



RUOTA LIBERA

Periodico della FIAB

Amici della Bicicletta per una città possibile di Verona - Onlus



CONTROSENSENTO BICI A CHE PUNTO SIAMO?



eccetto 

 frei

except 

sauf 

IDEE IN COMUNE
- ANSEL DAVOLI
- MICHELE BERTUCCO

QUOTIDIANITÀ
- INTERMODALITÀ FAI-DA-TE
- BICI PIEGHEVOLE

PROVATI PER VOI
L'ANELLO DEL VENETO

LAVORI IN CORSO
- ASFALTATURA ARGINI ADIGE
- ANELLO DEI PAESI ADESANTI

BICI NEL MONDO
- A PARIGI IN BICICLETTA
- DIEGO ANNA MAEL Y OIUNA

ASSOCIAZIONI FIAB
- BIMBIBICI TUTTO L'ANNO
- CICLI D'ARTE A ROVIGO

3	IL PUNTO Il Comune riconosce i ciclisti FIAB - Tesseramento 2015 2015?
4	VITA ASSOCIATIVA FIAB lux
5	Una festa a senso unico
6	MOBILITÀ Controsenso ciclistico
8	Idee in Comune
9	È tempo che Verona cambi strada
10	Argini d'asfalto
11	ASSOCIAZIONI ADB Lupo in bici
12	MOBILITÀ Provaci anche tu!
13	Intermodalità fai da te

14	VITA ASSOCIATIVA Conta i ciclisti
15	I professionisti della Mobilità
16	AGENDA C'era una volta un platano, anzi dieci
16	Cicloescursioni di fine anno
17	CIBO DA VIAGGIO Bigoloto coi pomi
18	ENIGMISTICA
19	VITA ASSOCIATIVA Arriveremo mai a Ostiglia?
19	Fotocaccia Tocati
20	BICI NEL MONDO Parigi in bicicletta

22	RACCONTI DI VIAGGIO Diego Anna Mael Y Oiuna
24	Incontrare la storia in bicicletta
26	PROVATI PER VOI L'Anello del Veneto
28	MOBILITÀ Incidenti mortali
29	ASSOCIAZIONI ADB San Bonifacio
30	Isola in bici
31	ASSOCIAZIONI ADB AdB Rovigo
32	EL CANTON DEL BEPO La terra di Babele

Gli Amici della Bicicletta aderiscono a:



Indirizzo e orari sede

Amici della Bicicletta onlus - Piazza S.Spirito, 13, 37122 Verona
Lunedì - Mercoledì - Venerdì: ore 16.00-19.00 - Tel./Fax: 045 8004443

Abbonati a Ruotalibera

Diventerai socio degli Amici della Bicicletta-Onlus, come?

- > Vieni in sede: Piazza S.Spirito, 13 oppure
- > Fai un bonifico su uno dei nostri conti correnti:
 - ♦ cc postale n.11560372 intestato a RUOTALIBERA Piazza S.Spirito, 13 - 37122 Verona
 - ♦ c/c bancario intestato a FIAB - AMICI DELLA BICICLETTA - ONLUS c/o Unicredit Banca SpA Ag. Piazza Erbe -VR - cod. IBAN: IT83 M 02008 11710 000040099139
 - ♦ c/c bancario intestato a FIAB - AMICI DELLA BICICLETTA ONLUS c/o Banca Popolare di Verona - Ag. Piazza Erbe - VR cod. IBAN: IT83 O 05034 11703 000000037232

Quote associative 2015

Socio ordinario (con abbonamento a Ruotalibera e rivista BC)	€ 25
Socio familiare*	€ 10
Socio Giovane** (con abbonamento Ruotalibera)	€ 10
Socio sostenitore (con abbonamento a Ruotalibera e rivista BC)	€ 35
Famiglia da 4 persone (1 ordinario e 3 familiari)	€ 50
Famiglia da 5 persone (1 ordinario e 4 familiari)	€ 55

*chi ha già un familiare convivente iscritto.

** chi non ha ancora compiuto 25 anni

La quota comprende L'ASSICURAZIONE RC DEL CICLISTA
che copre i danni eventualmente causati andando in bicicletta nelle 24 ore.

DIRETTORE RESPONSABILE: Elena Chemello.

Redazione: Michele Marcolongo, Bepo Merlin, Francesca Gonzato, Donatella Miotto, Anna Berra, Fernando Da Re, Luciano Lorini, Valeria Rigotti.

Composizione:
Martina Brighenti (martina.brighenti@gmail.com).

Illustrazione di copertina:
elaborazione grafica di Martina Brighenti.

Hanno collaborato: Paolo Fabbri, Ansel Davoli, Michele Bertucco, Alberto Bottacini, Alessandro Adami, Luciano Butti, Paolo Pigozzi, Luigia Pignatti, Francesco Deboli, Maria Ricci, Luisa Tosi, Cosetta Righetti, Adalberto Minazzi, Guido Dosso, Corrado Marastoni, Alessandro Battocchia, Alberto Bonfante, Gabriella Dimitri, Sandro Burgato.

Stampa: CIERRE Grafica s.c. a r.l.
Caselle di Sommacampagna - Verona
Reg. trib. di Verona n. 664 del 16.9.1985
Tiratura 3.300 copie stampato su carta ecologica
T.C.F. (sbiancata senza l'uso di cloro)

Editore: "Amici della Bicicletta - Onlus"
Piazza S.Spirito, 13, 37122 Verona
Tel./Fax: 045 8004443
e-mail: sede@amicidellabicicletta.it
internet: http://www.amicidellabicicletta.it



Il Comune di Verona riconosce che esistono i ciclisti e le ciclabili!

Nel precedente numero di Ruota Libera avevo scritto “Comune di Verona zero idee zero fatti”.

Nel frattempo è successo un fatto inaspettato. Al consigliere comunale di maggioranza Ansel Davoli è stata conferita la delega alle piste ciclabili. E' una notizia più che buona: con questo atto il Comune riconosce che esistono i ciclisti, che esiste una viabilità ad essi dedicata e che questa viabilità ha forse qualche problema che va affrontato! Non è cosa da poco. Non chiediamoci troppo perché questo è successo, l'importante è che sia successo, si è aperto questo canale. Il dialogo con il consigliere è incominciato in maniera molto franca e collaborativa, a lui come persona dobbiamo fiducia. Speriamo che in Consiglio comunale e in Giunta seguano fatti concreti.

FIAB - Tesseramento 2015

Come molti di voi sapranno a livello del Consiglio nazionale FIAB ci sono stati dei problemi: discussioni, dissensi, dimissioni di consiglieri che abbiamo contribuito ad eleggere.

Il bilancio in rosso, e non è il primo anno, è stata la causa scatenante assieme a diverse visioni sul futuro di FIAB. Ora non vorrei entrare nel merito. Se ci sono stati errori sono già stati messi in atto i provvedimenti per non ripeterli in futuro ed il bilancio adesso viene monitorato con attenzione. Qui voglio solo sottolineare che senza una FIAB nazionale forte ed autorevole non si va da nessuna parte. Le associazioni locali pur grandi ed organizzate come la nostra hanno già difficoltà a “pesare” con gli amministratori locali, figurarsi se a livello nazionale una miriade di micro associazioni tentasse di fare azione di lobby. Quindi avanti con forza con FIAB e se qualcosa non ha funzionato sono fiducioso che le cose rapidamente si aggiusteranno. Una cosa comunque è chiara, con il contributo di 8 euro che fino ad ora abbiamo dato a FIAB per ogni socio ordinario sulla tessera annuale e che include anche la assicurazione RC e la quota ECF la FIAB non può andare avanti. Anche per la rivista BC il cui abbonamento annuale costa 6 euro fino ad ora abbiamo contribuito con 2 euro, il resto lo metteva FIAB. Quadrare il cerchio è operazione impossibile, in direttivo abbiamo cercato una soluzione! Alla fine si è deciso che la tessera 2015 per i soci ordinari costerà 25 euro compresa la rivista BC. Tre caffè in un anno contro 6 numeri della rivista BC ci sembrano un compromesso accettabile! Il costo di tutte le altre tessere resta invariato. Questo comporta un maggior onere a carico del bilancio di FIAB Verona ma abbiamo già verificato la sostenibilità economica. Mi auguro che tutti i soci comprendano la scelta fatta per sostenere FIAB e BC, unico punto di riferimento nazionale per noi ciclisti urbani e cicloturisti viaggiatori.

2015?

Di negativo abbiamo che questo 2014 si conclude con la notizia di cui sopra. Come soci siamo ancora saldamente la più grossa associazione nazionale con 1.736 iscritti anche se abbiamo perso circa 60 soci. Ci sono anche numerose notizie positive. Intanto quella del Comune di Verona che ho già esposto. A Negrar ed in tutta la Valpolicella ci stiamo rafforzando e le nuove amministrazioni manifestano concreta sensibilità verso le nostre proposte. Poi a livello provinciale, come già scritto nel precedente numero, sono stati completati e/o tabellati diversi nuovi percorsi. A questo si aggiunge l'asfaltatura da parte del Genio Civile dell'argine sinistro dell'Adige che ci consentirà di arrivare da villa Buri fino quasi ad Albaredo. Venendo alla nostra associazione direi che abbiamo fatto moltissimo, circa 150 eventi: banchetti, Bimbibici, Ciclista Illuminato, Premia il Ciclista, gite e ciclovacanze, serate in sede con proiezioni e conferenze, l'apertura dell'officina in sede. Forse è mancato qualche evento a forte impatto cittadino come spesso nel passato abbiamo fatto. Siamo al lavoro per mettere a punto le iniziative del 2015. Su questo chiedo un aiuto a tutti: consigli, suggerimenti e soprattutto partecipazione. Come già annunciato precedentemente stiamo mettendo in campo un evento nuovo che nessuna associazione FIAB fino ad ora aveva tentato: il cicloraduno FIAB diventa internazionale nella doppia formula 4 giorni o 7 giorni! Lo abbiamo anche rinominato come “Cicloraduno dell'amicizia”. Ci aiuteranno gli amici FIAB di Brescia e Montichiari, l'associazione “il Ciclone” e “Bike Veneto”. E' un evento che ci sottrarrà molte energie, ma se non siamo di esempio e traino noi FIAB Verona, chi altri lo può essere? Da ultimo mi auguro che il 22 novembre alla festa di Ruota Libera saremo in tanti a festeggiare e fare programmi. ●

“...Guido spesso a fari spenti nella notte...”

“Ah... e come mai?... - chiese lo psichiatra sollevando lo sguardo, preoccupato - ...cerca emozioni? Vuole una vita spericolata?”

“No... non so... pigrizia... disattenzione...”

“Beh, attento... su questa cosa dovrebbe **riflettere**”.

Ripetute, accurate (e talvolta pericolose) sperimentazioni - famose quelle condotte dal dott. Catalano - confermano, senza ombra di dubbio, che un ciclista che si muove al buio e senza luci diventa invisibile. O quasi: dipende dalla luna, dai lampioni e dagli abiti... Nel traffico o nelle strade secondarie la sua sopravvivenza è affidata al caso: non c'era la luna, il lampione era guasto, vestiva di scuro, ma - che fortuna! che caso! - chi guidava la macchina non era al telefono.

Il ciclista invisibile è un fatalista-ottimista che ripone molta fiducia - ah ah - sulla prudenza degli automobilisti. Qualche volta è un depresso che cerca, nelle reazioni degli autisti, conferma delle buone ragioni della sua bassa autostima: “Pensa, mi ha gridato stronzo!”.

A fine ottobre, con un'iniziativa (“Ciclista Illuminato”) che si ripete da qualche anno, noi di Fiab Verona contiamo i ciclisti sprovvisti di luci. Restando ogni volta basiti nel constatare quanto sia diffuso un comportamento così platealmente irrazionale: dei ciclisti che contiamo il 50% circa è completamente spento e solo una minima parte è in regola con tutte le luci e i catarifrangenti. Pedalano “spenti” giovani e anziani, poveri e ricchi, studenti e lavoratori, donne e uomini, italiani e stranieri...

Nelle interviste emerge che le ragioni di tanta invisibilità sono prevalentemente nella sottovalutazione del problema: non mi pare una cosa grave, mi muovo solo in città, ci sono i lampioni, sarebbe curioso che i vigili multassero proprio me con tutto quello che succede sulle nostre strade...

I più dimostrano di non aver fatto mente locale su una cosa peraltro ovvia: in caso di incidente (un'eventualità non così improbabile...) il ciclista “spento” - a prescindere dalle circostanze nelle quali è stato, ad esempio, investito - passa, in tutto o in parte, dalla parte del

> In caso di incidente il ciclista “spento” - a prescindere dalle circostanze nelle quali è stato, ad esempio, investito - passa, in tutto o in parte, dalla parte del torto

torto: si fa probabilmente male, deve pagare eventuali danni e, all'arrivo della Municipale, inevitabilmente si becca anche una multa.

A pretendere che, col buio si usino le luci, infatti, non c'è solo il buon senso: c'è anche il Codice della Strada (vedi riquadro).

La prima regola di chi vuole ridurre il rischio di incidenti è indubbiamente “farsi vedere” (di giorno e di notte).

C'è poco da fare: chi gira spento non ha giustificazioni. Oltretutto



illuminarsi costa relativamente poco (una quindicina di euro per faro, dinamo e luce posteriore, altrettanto la manodopera per montarli; molto meno le meno ecologiche luci anteriori e posteriori a pile). E pochissimo costano le gemme (i catadiottri a luce riflessa gialla). Sconosciute ai più sono obbligatorie su ogni ruota. Utilissime per farsi vedere lateralmente costano al massimo un euro l'una. Si incastrano facilmente nei raggi e durano praticamente per sempre (di qui il detto “una gemma è per sempre”).

Il codice (art 68) dice quando devi accendere le luci ed avere le gemme: da mezz'ora dopo il tramonto a mezz'ora prima dell'alba. E, ancora, quando piove, nevicata o c'è nebbia. Attento! l'art. 182 prescrive che nelle stesse circostanze, se sei fuori città, oltre alle luci e alle gemme devi indossare anche casacca o bretelle retroriflettenti. Nelle gallerie (anche quelle urbane) le luci devono essere sempre accese ed è obbligatorio anche il giubbotto. Le multe: non hai le gemme? non hai le luci? art.68: da 24 a 94 €. Non hai le bretelle? art. 182: da 25 a 99 €.

Ma, soprattutto, se ti investono e sei spento ... che figura ... Rifletti.



CODICE DELLA STRADA E SANZIONI

L'articolo 68 CdS stabilisce che le biciclette devono essere provviste di:

- Luce anteriore, bianca o gialla, con altezza da terra tra 30 e 100 cm;
- Luce rossa posteriore, a non più di 100 cm da terra;
- Catadiotro posteriore a luce riflessa rossa, a non più di 90 cm da terra;
- Dispositivi catadiottrici a luce riflessa gialla, sui due fianchetti di ogni pedale;
- Dispositivi catadiottrici laterali a luce riflessa gialla, sui due lati di ogni ruota.

UNA FESTA A SENSO UNICO

di Bepo Merlin

Eccoci di nuovo pronti per festeggiare il nuovo anno sociale e la nostra amata rivista.

La nuova sede ci dà sempre più occasioni di ritrovarci con tanti amici per sentire, vedere e incontrarci, ma una volta all'anno anche gli ampi spazi della sede di Piazza Santo Spirito non sono sufficienti a contenere tutti gli Amici della Bicicletta che si danno appuntamento.

La nostra festa ha radici antiche, diciamo così, provenendo dalla mitica castagnata di tanti anni fa.

La festa di Ruotalibera è nata con ambizioni più alte, ma ha identica funzione.

Ci sono momenti di pura festa e di chiacchiericcio con gli amici delle pedalate estive. C'è la possibilità di vedere i filmati e le foto delle ciclovacanze, l'angolo del gioco e c'è persino il momento culturale, quest'anno rappresentato dalla presentazione del libro del nostro Alfredo Nicoletti.

Una risottata e un dopocena musicale concluderanno degnamente la

giornata della festa.

Quest'anno, poi, abbiamo deciso anche di dare un significato "politico" alla manifestazione.

Politico in senso nostro, naturalmente, per cui parleremo del tema del "Senso unico eccetto bici" che, se introdotto nella revisione del Codice della Strada, potrebbe cambiare in positivo la vita ai ciclisti che si muovono in città.

La Festa rappresenta per Verona, tradizionalmente, anche l'inizio della campagna tesseramento. Ci sarà il banchetto con le volontarie e i volontari che accoglieranno le iscrizioni 2015, incasseranno il contributo per il risotto e distribuiranno i gadgets dell'Associazione.

Per questo è importante esserci, per rinnovare fin da subito la nostra adesione a Fiab Verona e, magari per portare anche qualche amico o amica che non conosce ancora l'Associazione. Il programma non è ancora ben definito e sarà pubblicizzato quanto prima attraverso il sito e la Mailing List settimanale.

Di sicuro ci troveremo sabato 22 novembre 2014 presso la sede della FEVOSS, via Santa Toscana 9, con



inizio alle ore 16 e conclusione verso le 22.

C'è possibilità di parcheggio biciclette nel cortile interno.

Vi raccomando, in bicicletta venite da Piazza Santa Toscana, perché se venite dalla breccia di Porta Vescovo sarete in...controsenso!

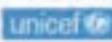
f a r m a c i a
BORGO MILANO
Corso Milano, 69
Verona tel. 045 524192



IL MELOGRANO
CENTRO INFORMAZIONE
MATERNITÀ E NASCITA

Cari amici della bicicletta e dell'ambiente, nella **FARMACIA BORGO MILANO**, a **VERONA**, in corso Milano 69, le mamme possono allattare in un ambiente confortevole, ricevere il sostegno di personale qualificato, e contattare un'ostetrica o un pediatra.

La **FARMACIA BORGO MILANO** è stata la prima Farmacia amica dell'allattamento in Italia, iniziativa ideata da **IL MELOGRANO** centro informazione maternità e nascita e patrocinata da Unicef, Associazione culturale Pediatri e Ibfan.



FARMACIA AMICA DELL'ALLATTAMENTO MATERNO™
è una iniziativa di **IL MELOGRANO**
CENTRO INFORMAZIONE MATERNITÀ E NASCITA

senza
farmaciaborgomilano.it

senza plastica naturalmente

CONTROSENNO CICLISTICO: A CHE PUNTO SIAMO?

di Michele Marcolongo

Lo abbiamo chiesto al relatore del progetto di riforma del Codice della Strada

Nella giungla parlamentare il Rambo delle biciclette ha il volto gaudente di Paolo Gandolfi, 48 anni, sposato, due figli, socio Fiab. Per otto anni di fila è stato assessore alla Mobilità del Comune di Reggio Emilia, città all'avanguardia nella circolazione delle biciclette, sotto la giunta guidata da Graziano Delrio con il quale nel 2013 ha condiviso il grande salto verso il Parlamento nazionale. Mentre oggi Delrio è sul proscenio della politica italiana come vicepremier, Gandolfi da dietro le quinte gestisce, in qualità di relatore della legge delega al Governo, la delicata partita della riforma del Codice della Strada, da subito impostata in maniera inequivocabilmente ispirata ai principi della mobilità sostenibile: limite dei 30 all'ora nei centri abitati; possibilità per le biciclette di percorrere le corsie preferenziali dedicate ai mezzi pubblici; doppio senso di marcia ciclistico nei sensi unici nelle strade con limite 30. Sono queste le misure di punta di un progetto di riforma, già approvato il 9 ottobre scorso dal primo

ramo del Parlamento, che promette di imprimere una decisiva "sterzata" in senso sostenibile alla circolazione stradale nei centri urbani, da sempre modellati a misura di automobile. Districarsi nella giungla di commissioni, regolamenti, pareri degli alti burocrati, pareri dei consulenti non è tuttavia cosa semplice, né tanto meno breve. Se tutto va bene cominceremo a vedere i primi risultati nel 2016. Imboscate e incidenti di percorso sono all'ordine del giorno. Come quello accaduto lo scorso agosto, quando un gruppo di parlamentari di Scelta Civica, in concomitanza di una assenza del relatore, "impallinarono" l'introduzione del doppio senso di marcia ciclistico nei sensi unici. Gandolfi non si era scomposto: "Avevano capito male, era passato il concetto sbagliato che si voleva fare andare contromano i ciclisti", giustificò a botta calda. Oggi a Ruotalibera spiega: "Ho fatto un tentativo di fare approvare il controsenso ciclistico fin da subito. Non è andata, ma troverò modo per inserirlo in un altro provvedimento". Fatto sta che nel testo licenziato dalla commissione e approvato dalla Camera non è rimasto nessun riferimento del

controsenso ciclistico. "Non c'è nessun riferimento specifico perché la delega fissa degli indirizzi generali, e quelli che



CONTROSENNO E CONTROMANO

Con l'espressione controsenso ciclistico ci si riferisce alla possibilità che i ciclisti imbocchino le strade a senso unico dalla parte vietata ai mezzi motorizzati. Si tratta invero di una soluzione viabilistica già diffusa, che il Codice della Strada attualmente in vigore permette però di praticare soltanto in presenza di una pista o di una corsia ciclabile. A Verona ne abbiamo esempio con la ciclabile di Via Nizza ritratta nella foto – attualmente interessata da un cantiere la cui segnaletica si è puntualmente dimenticata dell'esistenza dei ciclisti – e in Via Carducci, dove una ordinanza del sindaco risalente a molti anni fa ha aperto al traffico ciclistico la corsia preferenziale dedicata ai mezzi pubblici. Per rendere le città italiane più permeabili alle biciclette, Fiab e la parte più illuminata del mondo degli amministratori locali chiedono che ciò venga reso possibile anche in assenza di una pista o corsia ciclabile, almeno nelle strade con limite di velocità dei 30 km/h. Questo del resto è la norma nei paesi d'Oltralpe, come la Francia, senza andare tanto lontano. In Italia a fare da apripista è stata ancora Reggio Emilia che nel 2007 aprì numerose strade alle biciclette chiedendo un parere di conformità al Ministero. Parere che arrivò ben 6 anni più tardi, nel 2013: secondo i tecnici del Ministero per ammettere il controsenso ciclistico (che, ormai è chiaro, è cosa totalmente diversa dal contromano) le strade devono misurare almeno 4,5 metri e devono avere al massimo una fila di parcheggi. Criteri evidentemente troppo restrittivi per la gran parte dei centri urbani della Penisola, caratterizzati da centri storici stretti di pianta medievale. Di qui la necessità di un intervento legislativo a monte. E quale occasione migliore della riforma del Codice della Strada?

INFORTUNI IN ITINERE: CICLISTI TUTELATI

Sta arrivando a soluzione anche l'annosa vicenda del mancato riconoscimento dell'infortunio in itinere ai ciclisti. Ha infatti la strada ormai spianata la proposta di legge che vede come primo firmatario il deputato veronese Diego Zardini assieme ad una trentina di altri parlamentari appartenenti all'Intergruppo parlamentare "Mobilità Nuova" protagonisti anche dell'attuale progetto di riforma del Codice della Strada.

Si ricorderà che l'attuale normativa non riconosce in modo completo la bicicletta quale mezzo di trasporto, costringendo i ciclisti vittime di incidenti stradali nel tragitto tra casa e lavoro ad una laboriosa e sostanzialmente inutile trafila burocratica per il riconoscimento dell'indennizzo. Questa condizione di discriminazione permane malgrado gli sforzi profusi negli anni dall'Inail per interpretare in senso più estensivo le regole. L'intervento legislativo metterà nero su bianco che l'indennizzo viene riconosciuto anche ai ciclisti e sembra che, con la prossima finanziaria, o legge di stabilità, il Consiglio di Indirizzo e Vigilanza (Civ) dell'Inail sia disposto ad investire sull'intero territorio nazionale una trentina di milioni di euro in progetto di promozione dell'uso della bicicletta.



abbiamo approvato – assicura Gandolfi – hanno tutta la forza e le caratteristiche per promuovere questo ed altro”. Il deputato è categorico: “Il testo approvato è un'autostrada per questo tipo di soluzioni”.

Occorre addentrarsi un pochino nei tecnicismi per apprezzare la portata del lavoro in corso: il limite dei 30 all'ora nei centri urbani è già oggi attuabile attraverso le cosiddette zone 30, che rimangono pur sempre un'eccezione rispetto alla regola dei 50 km/h. Come tali i 30 all'ora vanno ribaditi con apposito cartello dopo ogni intersezione. Il progetto di riforma prevede invece la possibilità di “ridurre i limiti di velocità in ambito urbano” rendendo così, di fatto, i 30 la regola. Su questo esiste un simpatico aneddoto che vede protagonista un alto burocrate del Ministero, che chiede: “Ma si rende conto, caro Gandolfi, che questa formulazione introduce di fatto il limite dei 30 km/h nelle città?”. E Gandolfi di rimando: “Io questo lo so perfettamente, speravo fosse lei a non accorgersene!”. Questo per dire che di fronte all'innovazione e al cambiamento non mancano dubbi, perplessità, tentennamenti e resistenze. Ma i ciclisti sono abituati a stringere i denti, no?

A questo punto diventa interessante capire quali orizzonti ci aprono, in concreto, tali annunciate novità. E' lo stesso deputato a spiegarci che “le città rimangono il buco nero della sicurezza stradale nel nostro Paese, e il problema di fondo è che il tema della Mobilità urbana continua a venire declinato soltanto sotto l'aspetto funzionale del 'traffico' o dei 'trasporti'. Non a caso in Parlamento si chiama così la commissione che se ne occupa. Ma il problema, oggi, non è soltanto di come raggiungere nel tempo più breve possibile il punto B partendo dal punto A. Le città moderne sono molto di più, non sono soltanto i luoghi della produzione, sono anche i luoghi delle relazioni e in questo senso la pedonalità o la ciclabilità aumentano esponenzialmente la possibilità di contatto tra le persone. Tutto questo ha una ricaduta diretta sulla competitività”. “Io dunque voglio invece affermare l'idea per cui nei centri storici e nei quartieri residenziali venga eliminata

la rigida separazione spaziale tra automobili, pedoni e ciclisti, in maniera tale che, come accade in altri Paesi, la precedenza venga data agli utenti più vulnerabili. Forse ce lo siamo dimenticati, ma esistono dei segnali stradali che indicano zone frequentate dai bambini. Ebbene, in queste aree la precedenza va data a loro, e gli automobilisti che vi transitano devono essere consapevoli che anche i bambini sono liberi di giocare per strada. A questo scopo abbiamo promosso una riforma della classificazione delle strade affinché vengano rispettate le loro funzioni”.

“Per quanto riguarda le biciclette, finalmente abbiamo superato l'equazione ciclabilità-uguale-piste ciclabili. Anche Legambiente nei suoi rapporti annuali ha smesso di fare la somma dei metri di piste ciclabili disponibili sviluppando invece un indice di ciclabilità”.

“E' chiaro – conclude Gandolfi – che le misure promosse dovranno essere prese con intelligenza. Se io sono un tecnico comunale, e ho una corsia preferenziale per i bus che misura 3 metri esatti, probabilmente non permetterò che ci vadano anche le biciclette. Allo stesso tempo tempo però non accetto che mi si venga a dire che per consentire



il controsenso ciclistico devo avere strade larghe 4,5 metri, perché se il limite di velocità è già dei 30 km/h, come all'interno delle Ztl, fare una strada più larga di 3 metri significa indurre i cittadini nell'errore di premere sull'acceleratore”.



IDEE IN COMUNE

“Raccogliamo la sfida della sostenibilità”

di **Ansel Davoli**

Consigliere comunale delegato allo sviluppo delle piste ciclabili

Ritengo che al giorno d'oggi non sia più possibile evitare l'argomento, anzi penso non sia più procrastinabile! La mobilità sostenibile, concetto da molti ancora ignorato, deve essere uno dei principi cardine cui le nostre amministrazioni devono ispirarsi.

Qui non si parla solo di ecosostenibilità, di riduzione degli impatti ambientali, di riduzione dell'inquinamento acustico, di diminuzione del traffico, ecc... c'è in ballo molto di più.

Qui ci si gioca la qualità del futuro della nostra società!

Nella grande cornice della mobilità sostenibile, personalmente individuo due grandi tematiche: il trasporto e il vivere sostenibile.

Il trasporto è da sempre stato sinonimo di comunicazione, di scambi e di interculturalità; il vivere sostenibile è invece un concetto più recente, è un nuovo modo di pensare e vivere la città, è un modo di vivere all'avanguardia, efficiente, moderno, tecnologico, rispettoso della società, dell'ambiente e del territorio, senza sprechi.

Una società non correttamente educata e sensibilizzata riguardo queste tematiche, difficilmente raggiungerà gli ambiziosi obiettivi,

ormai non più futuristici, cui tendono i grandi progetti delle Smart Cities.

Pertanto la sfida più grande è cambiare la mentalità, le abitudini e lo stile di vita delle persone, ma nel contempo occorre ripensare la città, trasformarla, renderla intelligente.

Fatte queste premesse, come consigliere comunale delegato allo sviluppo delle piste ciclabili, credo che il mio compito all'interno delle mie competenze, sia quello in primis di trasferire l'idea che la nostra città

> “Non è la più forte delle specie che sopravvive, né la più intelligente, ma quella più reattiva ai cambiamenti.” C.D.

abbia voglia di un cambiamento che, non solo assecondi le esigenze dei cittadini, ma che vada oltre e che sia di esempio a livello nazionale.

Verona merita di diventare una Smart City e ha tutte le qualità per diventarla; nel mio piccolo l'impegno sarà dunque quello di lavorare

sul concetto di mobilità intelligente, integrando pertanto lo sviluppo delle piste ciclabili in un contesto più ampio, tenendo conto dunque dei piani europei, regionali e provinciali, tenendo conto delle diverse esigenze di

trasporto nei vari ambiti urbani (trasporto integrato), tenendo conto delle aree urbane da valorizzare, ecc...



Inoltre, fiore all'occhiello del progetto che ho condiviso col Sindaco Tosi, è lo sviluppo di un percorso ciclo-turistico intorno alle mura di Verona.

L'obiettivo ambiziosissimo non è semplicemente quello di tracciare due linee lungo tutta la cinta muraria, ma è quello di creare un enorme parco, il parco di Verona, e farlo vivere in tutta la sua interezza dai cittadini veronesi e dai turisti.

L'idea è quella di creare un percorso intorno alle mura senza punti di discontinuità, per dare la possibilità e l'opportunità a ciclisti, pedoni e disabili di poter vedere Verona secondo una nuova prospettiva, viaggiando comodamente, in sicurezza e immersi nel verde.

All'interno dei parchi è inoltre prevista la creazione di zone tematiche (per le famiglie, per i bambini, per gli sportivi, ecc...) e di punti di ristoro, vi sarà un potenziamento dell'illuminazione e tutto il percorso sarà ricoperto dalla wi-fi.

Tale progetto, ancora in fase di bozza, a breve sarà condiviso con la Soprintendenza, ma di sicuro ricalcherà tutte le linee guida già previste nell'Accordo di Valorizzazione.

Esso sarà oggetto di un bando di idee che il Comune di Verona lancerà a breve in collaborazione con l'Università di Verona e Confindustria tramite il sito di crowdsourcing www.ibridge.it.



È TEMPO CHE VERONA CAMBI STRADA di Michele Bertucco

Capogruppo dell'opposizione in Consiglio comunale

Negli ultimi 10 anni si calcola che in Italia la congestione delle reti di trasporto abbia causato la perdita di 142 miliardi di euro di Pil. Il Rapporto OECD del marzo 2013 segnala che nei nostri confini si trova oltre il 50% delle città europee più inquinate e il traffico motorizzato in Italia, da solo, produce un quarto delle emissioni totali di gas climalteranti. L'attuale modello di mobilità, inoltre, causa ogni giorno 10 vittime della strada e 250 invalidi permanenti gravi; ogni anno perdono la vita mille giovani con meno di 30 anni d'età e nell'ultimo decennio

> La bicicletta non è solo un mezzo di trasporto sostenibile. E' un modo veloce per spostarsi quotidianamente a e arrivare direttamente in luoghi dove altri mezzi non ti portano; dà autonomia e consente al contempo di socializzare la città, vivendola e vedendola in modo diverso

l'incidentalità stradale ha ucciso più di 40 mila persone, circa la metà delle quali all'interno delle aree urbane. E' il momento di lavorare per una mobilità nuova anche a Verona. La bicicletta è una delle chiavi di volta di una nuova mobilità urbana a Verona perché è innovativa e smart ed è in relazione e alleata con le altre modalità di spostamento "non inquinanti". La bicicletta non è solo un mezzo di trasporto sostenibile. E' un modo veloce per spostarsi quotidianamente a Verona e arrivare direttamente in luoghi

dove altri mezzi non ti portano; dà autonomia negli spostamenti e consente al contempo di socializzare la città, vivendola e vedendola in modo diverso. Non solo può sostituire l'auto, ma può aggiungere qualcosa ai nostri percorsi quotidiani: uno sguardo diverso, movimento e benessere, risparmio di tempo e di denaro.

Le biciclette sono agili, pratiche e flessibili e si adattano alla vita delle città: ora tocca alle città riconoscerle e garantire loro sicurezza e dignità di "mezzo di trasporto quotidiano" dando spazio ad una nuova cultura della sicurezza e della ciclabilità urbana. Perché una Verona "adatta" alle biciclette è una città che migliora la propria qualità urbana complessiva, non solo per i ciclisti, ma per tutti coloro che la vivono e si spostano ogni giorno all'interno del sistema di mobilità complessivo.

Per favorire questo cambiamento culturale alcune azioni si possono fare da subito anche a Verona, ad esempio è indispensabile:

- approvare il "biciplan comunale" nell'ambito di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile;
- assicurare al trasporto pubblico di superficie la possibilità di una maggiore fluidità estendendo il più possibile la rete (assai scarsa) di corsie preferenziali. Un'azione di questo tipo porta due risultati immediati, quasi a costo zero: la sottrazione di spazio alle automobili e una reale concorrenzialità del bus rispetto alle vetture private;
- favorire la ciclopeditonizzazione delle aree limitrofe alle scuole per rendere più sicura l'entrata e l'uscita degli studenti e sviluppare un'abitudine allo spostamento non motorizzato tra le giovani generazioni.



Circa un terzo delle emissioni di CO2 è causato dai trasporti e il 70% degli spostamenti si svolge su percorsi inferiori ai 10 chilometri, ossia in ambito urbano o periurbano. Avere il coraggio di rinnovare il modo di muoversi a Verona aiuterebbe la nostra città ad uscire dalla congestione e a ridurre le emissioni climalteranti provocando, nel contempo, la messa in discussione del modello di urbanizzazione dominante, fatto di disordinato e invasivo consumo di suolo, di traffico e consumi energetici, che hanno trasformato le città in fabbriche di inquinamento e di gas serra. ●

*Un tocco che fa la differenza
Risvegliare l'Energia e sentirsi Vivi!*

Trattamenti Shiatsu
ROBERTA SACCOMANI - Insegnante Shiatsu - iscritta FISIO
Tel. 338 9645207 - robysoc@beroit - www.doinshiatsum.it

L'ANELLO DEI PAESI ADESANTI di Alberto Bottacini

Che cos'è ? e soprattutto è realtà ?



L'anello dei paesi Adesanti è un itinerario che si snoda lungo gli argini dell'Adige appena fuori le mura di Verona, dal ponte di San Pancrazio al ponte di Zevio. Il percorso è già praticabile ed è abbastanza continuo, con tratti in sterrato che si possono affrontare anche con una bici "normale" (non serve più una biammortizzata!). Date le sue grandi potenzialità ciclo-turistiche, è opportuno capire esattamente a che punto sono gli interventi e cosa resta da fare per completarlo.



Ponte ciclopedonale sulla diga a San Giovanni: tra qualche anno dovremmo vedere terminato, a cura di Enel Green Power, un ponte ciclopedonale che divide l'anello in un "otto", ovvero in due anelli più piccoli all'incirca della stessa lunghezza.

Traghetto: i lupatotini hanno sempre chiesto di riavere un attraversamento al Porto, magari ripristinando il traghetto. Al momento non c'è nulla di deciso, anche se qualche persona "importante" ha già fatto visita ad un traghetto Leonardesco simile che si trova ad Imbersago.

Sistemazione argine sinistro (da villa Buri



al Ponte di Zevio): l'intervento, a cura del Genio Civile, è stato da poco ultimato. È un grande passo in avanti perché quello era uno dei tratti con il fondo impraticabile alle bici.

Bicigrill al Porto: per l'attuale Amministrazione di San Giovanni è una priorità ed è già pronto il progetto preliminare. Una fondazione privata ha già messo a disposizione il finanziamento. In primavera 2015 potrebbe essere pronto.

Il percorso delle Risorgive: è un percorso che si innesterebbe sull'anello, tagliando la Provincia nella parte Sud e collegando Zevio con Valeggio sul Mincio, passando da Buttapietra e Povegliano. Purtroppo dopo un inizio scoppiettante, grazie anche all'impegno del Consorzio di Bonifica, il progetto è approdato in Regione e si è arenato. Non è da escludere che riprenda vigore nei prossimi mesi, perché un progetto con costi dettagliati (circa 2 milioni di euro per 45 chilometri) e senza necessità di espropri, risulta molto interessante.

Lazzaretto: è un monumento importante, del quale tutti conosciamo lo stato vergognoso in cui si trova. È previsto un intervento del FAI che purtroppo ha avuto una storia molto travagliata. Il progetto è ora decollato, e, anche se con orizzonti

lungi, sicuramente il sito verrà sistemato e la zona quindi riqualificata. Nel progetto originale anche in questa area era previsto un passaggio ciclopedonale per collegare il Lazzaretto stesso con la zona di Villa Buri.

Collegamento Porto San Pancrazio – Palazzina – San Giovanni: è un tratto di strada lungo il canale Marazza (o Santa Caterina), purtroppo disastroso, che permette di evitare la strada del Pestrino, molto stretta e pericolosa per i ciclisti. Purtroppo il Comune di Verona non se ne è mai interessato, nonostante varie richieste ed iniziative. Si pensi che esiste già il passaggio sotto l'autostrada.

Parco di Pontoncello: è già una realtà, i Comuni interessati hanno creato una Commissione di gestione. Pertanto, anche se con una certa preoccupante lentezza, ci saranno degli sviluppi in positivo che potrebbero essere la segnalazione dei sentieri, la pulizia, la manutenzione ed iniziative varie.

In conclusione possiamo dire che c'è ancora tanto lavoro da fare, ma l'effetto volano si è innescato e siamo sulla strada, anzi potremmo dire sulla PISTA, giusta. ●



PROVACI ANCHE TU!

di **Alessandro Adami**

L'esperienza di un pendolare folgorato dalla bici pieghevole

Stanco dei soliti discorsi un po' "italiani" che vedono le responsabilità e i comportamenti sbagliati sempre negli "altri" e che identificano le soluzioni ai diversi problemi che dovrebbero applicare sempre e solo gli "altri", un paio di anni fa mi sono chiesto come, concretamente, con comportamenti pratici, avrei potuto limitare l'inquinamento che determinavo attraverso gli spostamenti con la mia auto privata. Capivo che c'era qualcosa che potevo migliorare e ci ho provato! Per la cronaca vivo a circa 20 km da Verona ma ho la sede del mio lavoro in centro. Se è vero che, per ragioni di lavoro, mi ci reco al massimo solo un paio

di giorni alla settimana, è altrettanto vero che per arrivarci o dovevo parcheggiare lontano e prendere un autobus oppure dovevo affrontare code e traffico per arrivare ad un parcheggio a pagamento con la preoccupazione, talvolta, di essere a rischio infrazione e di essere punito con una sanzione. Ho deciso, pertanto, dopo essere rimasto folgorato da una bici pieghevole (folding bike) vista in una vetrina e dopo aver fatto una breve ricerca su internet relativamente a tale mezzo, di affrontare la spesa di circa 500 € per acquistarne una. Il calcolo che ho fatto è stato sia quello di poter risparmiare dei soldi per il biglietto dell'autobus e dei parcheggi sia quello di poter fare anche un po' di moto e, perché no, di vedere la mia città con occhi diversi: quelli di un ciclista che è all'aria aperta e che può meglio assaporare monumenti e spazi urbani. L'unico dubbio che mi rimaneva era quello di essere esposto all'inquinamento da gas di scarico che anch'io, prima di usare la bici, contribuivo a determinare in modo più rilevante. Devo dire che dopo due anni il bilancio è assolutamente positivo. Dal punto di vista economico ho praticamente ammortizzato del tutto il costo del mezzo (che, tra l'altro, non ho mai dovuto portare dal meccanico) per minori spese di autobus o parcheggi; dal punto di vista del benessere fisico fare attività fisica aerobica mi fa sentire meglio e, tra l'altro, sono più allenato anche per fare altri sport; dal punto di vista del piacere ho iniziato a notare angoli che non avevo mai notato prima e ho iniziato ad essere veramente libero di muovermi per la pausa pranzo o per commissioni varie; dal punto di vista dell'inquinamento ho letto e ho sperimentato di persona che, in effetti, non è poi così elevato ma che, anzi, è maggiore nell'abitacolo di un'auto. L'unico difetto è rappresentato dal fatto che la città che frequento ama poco i ciclisti e rende loro la vita un po' difficile – e rischiosa – nei trasferimenti



La bicicletta sta comodamente nel baule di una Renault Twingo

quotidiani. Manca una vera rete di piste ciclabili; mancano regole certe di frequentazione degli spazi urbani e tra i ciclisti (ma anche tra i pedoni) vige una buona dose di anarchia; manca un corpo di polizia specializzato nell'educazione e nella repressione degli illeciti; manca una generale cultura alla sicurezza da parte dei ciclisti che non indossano caschi, non sono sufficientemente illuminati nelle ore serali e utilizzano dei mezzi senza freni e non del tutto efficienti.

Comunque alla bici pieghevole ci ho preso veramente gusto e, piano piano, ho iniziato ad usarla sia in estate che in inverno, con la pioggerella e con il sole. Inoltre la faccio vedere agli altri con orgoglio e, dopo averne regalata una anche a mia moglie che la sta molto apprezzando, attualmente la tengo sempre nel baule della mia auto e ne vado veramente fiero quando qualcuno, che me la vede montare o smontare nei parcheggi o ai bordi delle strade, mi osserva con curiosità e attenzione. Vorrei dirgli "Fallo anche tu": è una cosa semplice e veramente rivoluzionaria che, oltre a diminuire l'inquinamento che rappresenta l'aspetto più importante, porta con sé anche altre importanti rivoluzioni come quella del sistema infrastrutturale urbano e quella culturale dei cittadini. ●

Il blog di Alessandro Adami: <http://bioimita.it/>



La bicicletta chiusa ha le dimensioni di una piccola valigia (80 x 66 x 30 cm)



La bicicletta aperta

INTERMODALITÀ FAI DA TE

di Luciano Butti

Muoversi con la testa

Fino a un paio di anni fa usavo l'auto quasi tutti i giorni. Con la bici non posso andare dappertutto, dicevo.

Poi ho cambiato le mie abitudini, ma non a causa dello stress, delle multe o degli alti costi delle due auto di famiglia. Ho cambiato abitudini – sviluppando una mia molto personale intermodalità – solo nella speranza di sottrarmi agli sguardi di rimprovero della Talebana (mia moglie). Se pensate che io esageri, non la conoscete. Io la conosco, ma – per poco comprensibili ragioni – non la evito.

Però aveva ragione lei. Succede tanto raramente, che l'evento merita questo breve articolo.

Racconterò quindi la mia giornata del 12 settembre 2014, una delle tante simili di questa movimentata estate. Da Parona, vado in ufficio (via Leoni) con la mia splendida bici elettrica: riesco così ad arrivare alle 8 in buone condizioni, nonostante giacca e cravatta. Alle 13,15 inforco una bici comunale del bike sharing e vado in stazione. Da lì prendo la navetta per l'aeroporto, dove ho appuntamento con degli amici inglesi che arrivano a Verona per stare una settimana nella nostra casa in Lessinia. Hanno preso un'auto a noleggio, così salgo con loro fino a casa. Dopo aver consegnato le chiavi, prendo la mountain bike che avevo lasciato lì la domenica prima e scendo sino alla casa di Parona dove la chiudo in garage. Da lì prendo il bus e arrivo all'Ospedale di Borgo Trento. A Piazza Stefani c'è un'altra bici condivisa che

mi aspetta, la prendo e torno in studio in via Leoni. Lavoro un paio d'ore e poi riprendo la mia bici elettrica, per tornare a casa.

Qualcuno penserà: "io non potrei farlo". Ma se avessi usato l'auto avrei impiegato più tempo in cerca di uno stallo libero per poi spostarmi a piedi in centro; avrei speso di più, per il carburante e per alimentare i parchimetri; avrei rischiato multe in caso di ritardo; non avrei potuto chiacchierare con i miei amici inglesi sulla loro auto; non avrei letto il giornale sul bus verso l'aeroporto e non mi sarei goduto lunghe e rilassanti pedalate al

sole. E in famiglia avremmo avuto necessità di una seconda auto, che invece da più di un anno non abbiamo più. Una sola auto, possibilmente alimentata a metano o GPL, è più che sufficiente, a patto di organizzarsi un po', abituandosi a pensare a tutte le possibili alternative all'auto privata. Non a caso in casa mi hanno nominato mobility

manager familiare; infatti, consapevole dell'importanza del mio ruolo, organizzo più riunioni lampo settimanali dove, agenda alla mano, si programmano spostamenti e mezzi di trasporto. Quest'estate è stata la mia Talebana a

rivendicare spesso il diritto alle quattro ruote per tornare alla nostra casa a 700 m. di altitudine dopo il lavoro, con la scusa del suo dover passare in

Intermodalità: Ingredienti per 2 (o più) persone:

- 1 automobile con portabici, possibilmente a metano
- 2 abbonamenti ATV
- 1 bicicletta a pedalata assistita
- 1 tessera per bike sharing
- 2 mountain bike
- 2 city bike
- Spirito di adattamento q.b.!

lavanderia o al supermercato o del tempo incerto. E io ero ben felice d'averne una buona scusa per farmi una rilassante salita con la mia e-bike.

Quindi ci si può anche divertire in questi equilibrismi fra bici varie, bus e car pooling; tuttavia, per rendere l'intermodalità una pratica meglio accessibile per tutti, servirebbe un po' di aiuto in più da parte del Comune. Un car sharing vero, non quel servizio di nicchia, con poche, piccole auto e pochi stalli riservati, che il Comune

sembra voler avviare. Un'estensione del bike sharing (già oggi un buon servizio, occorre riconoscere) anche ai quartieri periferici. Un po' di protezionismo in meno verso taxisti e noleggiatori (questo è uno degli assurdi

> Per rendere l'intermodalità una pratica meglio accessibile per tutti, servirebbe un po' di aiuto in più da parte del Comune.

> Una sola auto, possibilmente alimentata a metano o GPL, è più che sufficiente, a patto di organizzarsi un po', abituandosi a pensare a tutte le possibili alternative

> Un'estensione del bike sharing (già oggi un buon servizio, occorre riconoscere) anche ai quartieri periferici.

protezionismi che spesso accomuna politici di destra e sinistra). Un servizio bus molto più efficiente dell'attuale, e non a gasolio, come invece sarà alimentata in centro - è davvero incredibile! - la nuova filovia. Una reale pedonalizzazione del Centro storico e l'istituzione di zone 30 in tutta la città, al di fuori delle direttrici principali. Soltanto un sogno? A Verona, dove pure gli Amministratori affermano di ispirarsi a un mitico 'nord', certamente sì. In molte città italiane ed europee del Nord – quello vero – già invece una realtà. ●

CONTA I CICLISTI, MA SONO SEMPRE GLI STESSI

di Luciano Lorini



Sostanzialmente invariati i conteggi dei transiti ciclistici verso il Centro Storico.

L'abbiamo rifatto. Come ogni anno, di buon mattino, ognuno al suo posto agli otto varchi di accesso al Centro Storico, più un paio di punti "caldi" in viale Piave e corso Milano, abbiamo provveduto a contare e premiare "dolcemente", con una caramella, i ciclisti di passaggio. Quasi tutti ciclisti abituali. Quelli che, scegliendo la bici come mezzo alternativo all'auto per i loro spostamenti quotidiani, contribuiscono al benessere proprio e della città. A Verona, siamo già alla decima rilevazione e, avendo sempre cercato di mantenere il più possibile inalterati i parametri (giorno feriale, non piovoso, dal martedì al venerdì, dalle 7.30 alle 10.00), possiamo fare qualche confronto. Com'è andata?

Ogni volta, al momento di tirare le somme, ci pervade una speranza: che i passaggi siano in aumento rispetto agli anni precedenti; che finalmente sia evidente un balzo in avanti nelle buone pratiche dei concittadini. Per consapevolezza o per necessità, chissà: hai visto mai che, complice la crisi, forse, magari... Invece no, niente, **nulla si muove**. Se osserviamo bene la tabella riassuntiva, ci appare addirittura stupefacente quanto i numeri si assomiglino di anno in anno. Misurazioni empiriche, s'intende; ma sempre saldamente ancorate in un intorno di 6.000 passaggi, massa critica apparentemente insuperabile. Tanto che il grafico prodotto ha poco senso: piatto, come un encefalogramma catatonico. Rallegrarsi per la crescita complessiva dell'1.4%

rispetto al 2013 è una gioia fugace perché, a ben vedere, i 6.050 passaggi del 2014 non rappresentano certo un miglioramento rispetto agli oltre 6.300 del 2010 e 2011.

I dati sembrano voler dire che il fascino della bici non riesce a intaccare la fedeltà dei veronesi nei confronti delle loro quattroruote. O, perlomeno, che per ogni "traditore" che scopre un nuovo amore a pedali c'è n'è un altro che torna alla vecchia amata, l'auto. Noi siamo ovviamente convinti che l'appeal della bici non sia per nulla in crisi, anzi. Mai come ora infatti (il mercato lo conferma) la bicicletta suscita attenzioni e attese in una platea di utenti sempre più vasta e trasversale, e parlando in giro coi soci o in occasione dei banchetti in piazza, rileviamo un desiderio esplicito di "conversione" da parte di molti veronesi, anche insospettabili. Solo che... «mah, non so», «non mi sento sicuro», «se avessi un luogo dove lasciarla», «ho paura, troppe auto», «me ne hanno rubate già due», e via di questo passo... E allora comincia ad apparirci chiaro il perché di questa non-crescita. L'aumento della quota di ciclabilità dovrebbe essere tra gli obiettivi delle politiche di mobilità di una buona amministrazione. Per ottenere questo risultato, misurabile nello spostamento della ripartizione modale dall'automobile verso la bicicletta e il mezzo pubblico, è però necessario operare su **molti fronti politiche di vero cambiamento**. C'è bisogno di un piano, per fotografare la situazione e individuare le priorità; occorre un budget,

per assicurare ai progetti le risorse necessarie; servono dei responsabili, per attribuire riferimenti sicuri nell'attuazione del piano stesso; indispensabile infine l'attività di **monitoraggio** per verificare l'efficacia degli interventi ed eventualmente correggerne le impostazioni. Tutto questo, a Verona, manca; gli interventi sono marginali e di facciata, in risposta a piccoli interessi di parte e non basati su una visione complessiva. Infine, non sembra di osservare una corretta percezione della necessità di cambiamento (le "grandi opere" riguardanti strade e parcheggi restano pur sempre i temi cari a certi politici).

Siamo davvero convinti che le scelte dei cittadini non siano conseguenti alle politiche attuate dall'Amministrazione? Andiamo a verificare se davvero la responsabilità sia tutta di coloro che "sceglono" (magari perché non hanno altra scelta) di chiudersi in un abitacolo a sopportare perdite di tempo, inquinamento, costi (individuali e collettivi, non dimentichiamolo), quando magari altro non chiederebbero che un modello di mobilità più snello ed efficace. Ci piacerebbe che questo desiderio diventasse una spinta consapevole nei confronti della politica. Vorremmo osservare il recepimento di queste istanze anche nella pressione dell'opinione pubblica. Sogni? Non ci pare. Mentre attendiamo di vedere qualche positivo effetto derivante dalla nuova delega recentemente attribuita al consigliere Davoli, continuiamo a fare il nostro lavoro, suggerendo ai decisori le nostre visioni di futuro, un metodo possibile, e le esperienze disponibili. ●



TAB1 I dati degli ultimi 6 anni

VARCO	2009	2010	2011	2012	2013	2014	% sul 2013
1 Castelvetro	1.059	864	1.043	1.132	960	1.071	+ 111 12%
2 Ponte della Vittoria	750	868	787	680	734	714	- 20 -3%
3 Ponte Garibaldi	496	540	504	472	490	543	+ 53 11%
4 Ponte Pietra	392	181	185	130	170	183	+ 13 8%
5 Ponte Nuovo	734	777	591	570	582	567	- 15 -3%
6 Ponte Navi	604	587	663	528	690	440	- 250 -41%
7 Ponte Alvari	367	377	372	378	296	355	+ 59 20%
8 Portoni della Bra'	821	725	827	725	840	864	+ 24 3%
9 Viale Piave	563	1.093	855	712	678	656	- 22 -3%
10 Corso Milano	399	365	506	543	520	437	- 93 -18%
TOTALI	6.185	6.377	6.329	5.870	5.969	6.050	+ 81 1,4%

I PROFESSIONISTI DELLA MOBILITÀ di Luciano Lorini

Folto pubblico, in Università, all'incontro sul Mobility Management

«Le tecniche ed i contenuti della figura professionale del Mobility Manager (MM), affiancate alla conoscenza della struttura aziendale e del suo profilo di accessibilità, assieme alla capacità di fare rete con le altre aziende del territorio attraverso il MM di Area, darebbero la possibilità di cambiare in modo effettivo la ripartizione modale, riducendo l'inquinamento urbano ed i costi energetici globali. Altri benefici riguarderebbero la riduzione di molte patologie croniche di grande impatto sanitario legate alla sedentarietà. La promozione della mobilità sostenibile diventa pertanto un fatto culturale di lavoro interdisciplinare tra più figure (medici, insegnanti, psicologi, associazioni) con le quali gli operatori della città costruita, ingegneri ed architetti, devono abituarsi a lavorare in sinergia». Con queste parole **Marco Passigato**, MM dell'Università di Verona, ha introdotto l'incontro pubblico "Promuovere la Mobilità Sostenibile - Per un approccio trasversale a supporto dei MM aziendali", organizzato il 18 settembre, in occasione dell'European Mobility Week, presso il Polo Zanotto dall'Università degli Studi di Verona e dall'ULSS 20, in collaborazione con gli Ordini professionali di Ingegneri e Architetti, che numerosi affollavano la sala. Molti i temi trattati, declinando l'approccio interdisciplinare: **Susanna Morgante**, referente regionale Promozione del Movimento e MM dell'Ulss 20 ha parlato di "Mobilità Sostenibile come strumento di promozione della salute"; **Federico Schena**, presidente del Corso di Laurea in Scienze Motorie, di "Stili di vita attivi - Motivazioni ed istruzioni d'uso". **Loretta Castagna**, dell'Ecosportello del Comune di Verona, ha trattato la "Mobilità Sostenibile verso le scuole", mentre **Paolo Fabbri**, esperto di comunicazione e già presidente Fiab Verona, ha esaminato come "Comunicare la Mobilità Sostenibile". **Ansel Davoli**, Consigliere Comunale di Verona delegato alle Piste Ciclabili ha presentato il suo programma di una "Rete ciclabile per Verona", accennando ai processi di progettazione partecipativa che intende attivare con

le reti dei professionisti veronesi. Ha chiuso l'incontro **Andrea Bellotti**, MM di Area del Comune di Verona che, analizzando le "Prospettive per la mobilità sostenibile a Verona", ha lanciato due interessanti provocazioni, ricordando il compito dei progettisti di essere artefici del cambiamento e la necessità, talvolta, di anticipare le norme, quando il buonsenso suggerisce provvedimenti che i regolamenti ufficiali tardano a recepire. ●



TRAGUARDO VOLANTE
obiettivo ciclista

64 anni di esperienza,
al servizio del ciclista.

Biciclette
Abbigliamento tecnico
Spinning
Triathlon
Accessori per ciclismo e cicloturismo
Integratori alimentari
Assistenza
Telai su misura

Paolo e Fabrizio Verona - via C. di Corzi, 10/A - Tel. 0458302389
Luca e Pasquale Verona - via Sabotino, 1/C - Tel. 0455342500

C'ERA UNA VOLTA UN PLATANO. ANZI DIECI

di Valeria Rigotti

1934: C'è una bimbetta affacciata al poggiolo nella foto in bianco e nero. Guarda il platano sotto casa: ha la sua stessa età. Cresce con lui, è felice di poterlo quasi toccare e non può certo immaginare che cosa accadrà di lì a 80 anni.

Altri occhi curiosi di bimbo lo osserveranno da quel poggiolo: sono gli occhi del suo bimbo che scruta le foglie una per una e gioisce ad ogni nuova che spunta e ad ogni insetto che vi passeggia sopra.

Quel platano che cresce anno dopo anno è il suo compagno di giochi, è lui che gli ispira la passione per l'entomologia e le scienze, le passioni della sua vita.

Ma nemmeno lui può immaginare la beffa crudele che lo aspetta.

4 agosto 2014: Un breve tempo di follia separa le due foto a colori: insensate decisioni della nostra amministrazione calano la scure sul suo platanus

hybrida e sugli altri 9 esemplari sani, robusti, di ragguardevole età che hanno generosamente regalato per così tanti anni ombra e salute al viale e alla città. Calano

la scure sui platani per far posto alle macchine. E questa è ahimè la psicostoria dei platani di Viale Galliano e della nostra (?) Verona.

4 agosto 2014 - Verona, Viale Colonnello Galliano



1934



80 anni dopo



80 minuti dopo

CICLOESCURSIONI DI FINE ANNO

La Redazione

Domenica 23.11.14: I colori dell'autunno

Su per le colline immersi nei colori del foliage dell'autunno. Partenza dalla sede

Distanza: 60 km

Difficoltà: media

Accompagnatori: Guido Dosso, Luigia Pignatti e Giulia Butturini

Informazioni ed iscrizione: in sede negli orari d'apertura.

Tipologia: cicloescursione

Domenica 14.12.14 Verso il lago

Lasciamo la città diretti verso il lago di Garda alla ricerca di aria pulita, di tepore, di ampi orizzonti. Partenza dalla sede

Distanza: 60 km

Difficoltà: media

Accompagnatori: Guido Dosso, Luigia Pignatti e Giulia Butturini

Informazioni ed iscrizione: in sede negli orari d'apertura.

Tipologia: cicloescursione



Venerdì 26.12.14

Andiamo a smaltire il cappone di Natale...

Tra Natale e Capodanno concludiamo l'anno con una bella salita sui colli verso Trezzolano. Partenza dalla sede.

Distanza: 60 km

Difficoltà: impegnativa

Accompagnatori: Guido Dosso

Informazioni ed iscrizioni: in sede negli orari d'apertura.

Tipologia: cicloescursione

Bigoloto coi pomi

di **Paolo Pigozzi**

Direttamente dalle terre di Zevio, ben conosciute da tutti i vagabondi in bici, anche grazie alla rete di itinerari ciclabili che ne rende comoda e facile la frequentazione. Una ricetta tradizionale che valorizza da par suo il prodotto di punta di questo territorio, la mela. A dire il vero, un tempo il bigoloto veniva preparato con mele di varietà oggi quasi introvabili come i saporiti deci (o dezi). Noi ci accontenteremo delle più comuni Golden delicious. Un paio di fette di bigoloto consumate a colazione forniranno la giusta energia per affrontare con gioiosa determinazione l'aria fresca che accompagna le sgambate autunnali. Ovviamente, nessuno impedisce di metterne qualche porzione, avvolta in pellicola di alluminio, in un contenitore rigido e di riporla nel tascapane. Sarà una graditissima sorpresa da condividere con i compagni nella sosta di metà giornata.



INGREDIENTI

Mele	3-4
Farina di frumento tipo 2 (semintegrale)	200 g
Uova	2
Zucchero integrale di canna	75 g (oppure 100 g di malto)
Olio extra vergine d'oliva	1 bicchiere
Vino bianco secco (oppure succo di mela)	1 bicchiere
Aromi (buccia di limone, cannella, chiodo di garofano, zenzero, ecc.)	q.b.
Sale	un pizzico
Lievito istantaneo per dolci	1 bustina

PREPARAZIONE:

Montate le uova con lo zucchero o il malto e il sale. Unite lentamente l'olio e il vino o il succo. Aggiungete la farina, gli aromi e il lievito e amalgamate con cura. Mondate le mele, affettatele e unitele al composto. Versate il tutto in uno stampo rotondo (diametro 25 cm) foderato con carta da forno. Fate cuocere in forno a 180 gradi per circa 45 minuti (o poco più). Gustatela tiepida. Faccio notare ai miei cinque lettori che questa ricetta non comprende caffè d'orzo. Tuttavia, una tazza di questa fragrante bevanda potrà senz'altro costituire il degno accompagnamento di una generosa fetta di bigoloto.

Cierre Gruppo Editoriale

via Giro Ferrari 5 - Caselle di Sommacampagna (Verona)

Cierre Grafica

Cierre Edizioni

tel. 045 8580900 - fax 045 8580907
grafica@cierrenet.it

tel. 045 8581572 - fax 045 8589883
edizioni@cierrenet.it

Cierrevecchi distribuzioni editoriali

tel. 049 8840299 c.a. - fax 049 8840277
distribuzione@cierrenet.it

www.cierrenet.it

La macina



Via C. Nepote, 4
(angolo Via Montorio)
37131 Verona

Tel. 045 971249

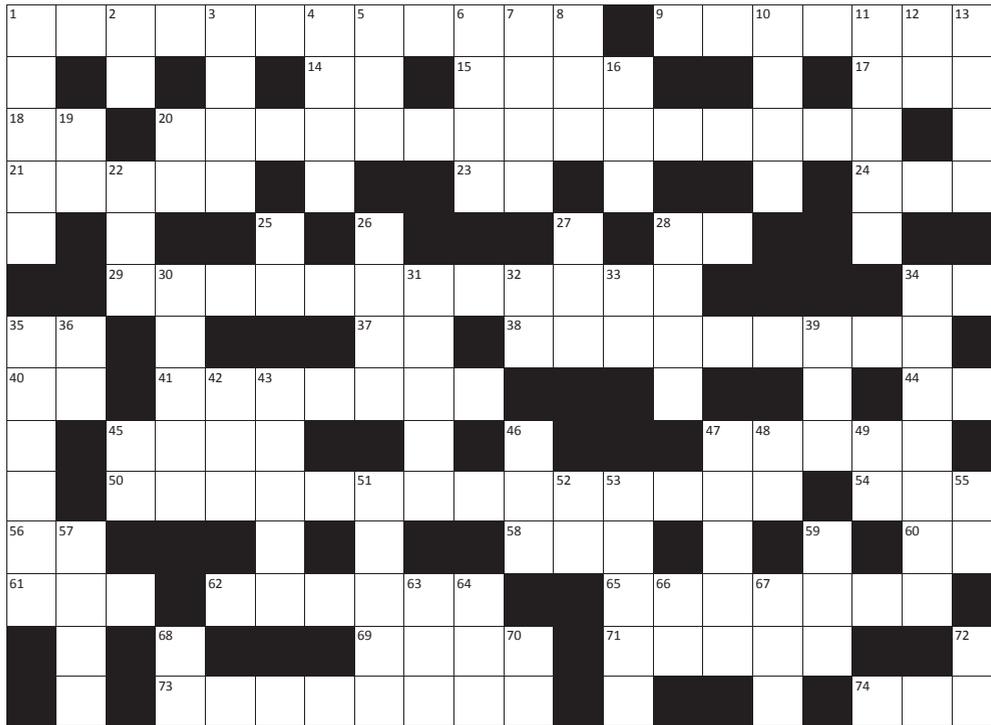
**Ogni mese 200
prodotti biologici in offerta,
vieni a trovarci!**

Grazie agli **Alimenti Biologici** seguiamo un'alimentazione sana promuovendo la biodiversità delle colture e preservando il nostro organismo dagli OGM per il bene Nostro e di tutta la Terra!

TUTTO QUELLO CHE AVRETE VOLUTO SAPERE SULLA CACCIA AL TESORO IN BICICLETTA ... MA NON AVETE MAI OSATO CHIEDERE!

La Caccia al tesoro in bicicletta 2014 è ormai passata, la squadra Ciotti/Vandana, che ha finito un paio di minuti prima della Gandhi/Malala, ha completato in due ore e mezzo le 16 prove della caccia e ha potuto indossare le luminose bretelle catarifrangenti in premio. Le foto della caccia le trovate su facebook (Amici della bicicletta di Verona). Vi proponiamo subito il cruciverbone, della caccia, che ha fatto sudare le squadre: buon divertimento!

..... di **Luigia Pignatti**



CRUCIVERBA

ORIZZONTALI 1. Nel 1993 ricevette il Premio Livelhood Award 9. Unire due parti metalliche 14. Articolo per scolaro 15. Una delle 3 caravelle 17. Conferenza Episcopale Italiana 18. Sine Die 20. Ha ricevuto nel 1992 il Nobel per la Pace 21. Compagnia di navi da crociera 23. Fine della zia 24. Nè mie nè sue 28. Modena 29. Considerato il Ghandi Italiano, ideò la prima Marcia della Pace Perugia-Assisi 34. Milano 35. Alcolisti Anonimi 37. Attraversa la Valpadana 38. E' il capo supremo dei buddisti tibetani 40. Non Pervenuto 41. Il Paese Pakistano dove la 62. orizzontale frequentava la scuola 44. Misura di frequenza 45. I sali macinati 47. Pesce dalle grandi "ali" 50. Costituì il Movimento "Cintura Verde" in Kenia e ricevette nel 2004, come prima donna africana, il Nobel per la Pace 54. Prefisso per orecchie 56. Particella di negazione 58. Lo dice il torero 60. Macerata 61. Prefisso per vino 62. La più giovane candidata al Nobel per la Pace 2013 65. Confina con la Bulgaria 69. Cognome di una celebre Sandra 71. Lo commette chi delinque 73. E' la base di un insegnamento del 38. orizzontale 74. Lo erano i Magi

VERTICALI 1. Ci si fa il bagno 2. Nè si nè no 3. Raccoglie i rifiuti a Verona 4. Ciao a Barcellona ma al contrario 5. Pianto o delusione nei fumetti 6. La scritta sulla croce 7. Non si deve sprecare 8. Associazione Nazionale Alpini 10. Di notte ci coprono le stelle 11. Lo sono certe voci femminili 12. Siede sul trono 13. Irlanda del Nord 16. Esca traditrice 19. La prima nota 20. In mezzo all'arte 22. Sinonimo di "è" 25. Le prime di Lodi 26. Dirige 27. Servizi segreti Usa 28. Il verso del gatto 30. Città greca sul golfo omonimo 31. Affini alle cipolle 32. Turbo Diesel 33. I Paesi Bassi 34. L'appellativo del politico-

filosofo indiano Gandhi 35. Pannelli incernierati 36. Ascoli Piceno 39. Il cognome dell'attrice Margaret 42. Fiume europeo 43. La specie di un sambuco, un gelso e un pino 45. Far-West 46. Principio filosofico cinese 47. Ce né una sola 48. Ultime di bonsai 49. Torino 51. Chi è la più bella del 52. Alberto Lionello 53. La cerca il naufrago 55. Antica lingua provenzale 57. Provincia siciliana 59. Le ultime di divino 63. Certi vagoni a lunga percorrenza 64. Si intima per fermare 66. La fine delle canoe 67. Leco di andati 68. Giornale Radio 70. Un tipo di farina 72. Escursionisti Esteri



Soluzioni dello scorso numero:

Ecco la soluzione del cruciverba dello scorso numero: Soluzioni di questo numero:

Per il cruciverbone, la soluzione sul prossimo numero o mandate le vostre risposte a:

luigiapignatti@virgilio.it

ARRIVEREMO MAI A OSTIGLIA?..... di Francesca Gonzato

Spunti dopo una ciclomanifestazione

Che cos'è la Treviso-Ostiglia? E' il progetto di un percorso ciclabile di 115 km sul sedime di un'ex-ferrovia che dagli anni '30 ai '60 collegò la città di Treviso ad Ostiglia, cioè al Po.

Perché la Treviso-Ostiglia? Il Veneto è una delle regioni italiane più ricche di bellezze naturali e artistiche e attrae perciò molti visitatori. Poiché sempre più persone amano il cicloturismo, la nostra regione si sta dotando di una rete di percorsi cicloturistici via via più vasta. Le principali ciclovie già esistenti si sviluppano in direzione nord-sud, lungo valli e fiumi (ciclabili delle Dolomiti, del Sile, della Valsugana, del Brenta, dell'Adige, del Mincio), perciò il percorso trasversale ovest-est della Treviso-Ostiglia, che attraversa le 4 province venete di Treviso, Padova, Vicenza e Verona e le collega con quella di Mantova è davvero strategico.

Esiste già la Treviso-Ostiglia? La *provincia di Treviso* ha fatto i compiti in buona parte: da Quinto di Treviso la pista, pur se sterrata, è percorribile fino al confine con la provincia di Padova; manca il collegamento con la ciclopista del Sile e la tabellazione di partenza in città. La *provincia di Padova* merita un bel 10: la pista è ultimata, asfaltata, tabellata. In

provincia di Vicenza si è impegnato finora solo il comune di Grisignano, che ha iniziato a lavorare sul suo territorio approntando un primo chilometro che porta alla frazione di Poiana di Granfion e in breve proseguirà con gli altri 6 km di sua competenza se arriverà il finanziamento promesso dalla Regione. La *provincia di Verona*? Non ha fatto nulla...

Come promuovere il completamento della Treviso-Ostiglia? Le associazioni FIAB del Veneto si impegnano da anni a sollecitare la regione e le amministrazioni locali perché il progetto divenga realtà e almeno una volta all'anno organizzano ciclomanifestazioni sul tracciato incontrando sindaci, assessori, consiglieri. Domenica 21 settembre insieme ad oltre un centinaio di soci veneti abbiamo percorso la tratta ultimata Treviso-Poiana di Granfion e abbiamo incontrato il vicesindaco di Treviso, la sottosegretaria all'Ambiente (ex presidente della provincia di Padova) Barbara Degani e il sindaco di Grisignano. Ma se è bello congratularsi con chi si è dato e si sta dando da fare, è urgente tallonare chi ancora non ci crede abbastanza, soprattutto qui dalle nostre parti, per chiedere cocciutamente che non si lasci cadere un progetto così importante! ●



FOTOCACCIA TOCATÌ... di Luigia Pignatti



- 1 Le organizzatrici con alcune "giudici"
- 2 I concorrenti nella loro postazione in Piazza Erbe hanno aperto la busta con una traccia
- 3 Di corsa a cercare il negozio dove troveranno il prossimo enigma da risolvere
- 4 Sul Liston i giudici assistono alla declamazione dei 12 insegnamenti del Dalai Lama da parte dei 12 giocatori
- 5 I 12 componenti della squadra vincitrice con il premio: le bretelle catarifrangenti e le magliette del Tocatì.



PARIGI IN BICICLETTA

di **Francesco Deboli**

e **Maria Ricci**

E Martedì 2 Settembre e già di prima mattina siamo seduti su un treno in direzione Merano. Sì Merano, perché da qui inizierà il nostro viaggio con destinazione Parigi: circa novecento chilometri, di cui solo una piccola parte è stata programmata. Viaggiamo in tenda, l'unica certezza è il viaggio di ritorno in treno di cui abbiamo già comprato il biglietto. Il resto, avventura! Appena scesi alla stazione, all'imbocco della Val Venosta, carichiamo le bici - due borse ciascuno e la tenda - e dopo poco stiamo già pedalando lungo l'Adige in direzione Pfunds, pochi chilometri dopo Passo Resia. La valle delle mele ci accoglie con un forte vento contrario che ci tormenterà per tutta la giornata. Verso le sei e mezza di sera scorgiamo il famoso campanile svettare in mezzo al lago: la salita è finita! Ancora qualche chilometro, rovinato purtroppo da pericolose gallerie, e siamo al campeggio. Ormai sono quasi le otto, siamo stanchi e affamati, ma la giornata ci premia a modo suo: a causa di un'incomprensione con il gestore, invece di montare la nostra tenda, ci sistemiamo in un container che diventerà la nostra casa per una notte.

La mattina seguente ci accoglie con circa tre gradi e una nebbia pesante, perciò senza perdere tempo ci avviamo. Non lo sappiamo ancora ma ci aspetta una delle giornate più dure del viaggio: circa 140 chilometri conditi da 1600 metri di salita. Anche oggi la nostra tenacia viene messa alla prova, il peso delle borse si fa sentire e la salita tra Landeck e l'Arlbergpass sembra non finire più. Arriviamo in cima stremati, sono le tre del pomeriggio, ora di concederci

un meritato pranzo a base di formaggio austriaco. Non facciamo in tempo a rilassarci che scopriamo di essere solo a metà della tappa. Fortunatamente i successivi chilometri scorreranno velocemente sotto le nostre ruote grazie ad una leggera discesa che ci accompagnerà fino a Bludenz, per poi proseguire in piano verso Feldkirch. La sera, dopo lunghe discussioni decidiamo di modificare l'itinerario, non solo per evitare ulteriori salite ma anche per tenerci al riparo dal meteo incerto che avvolge le montagne. Quindi, invece di puntare a Friburgo, attraversando la Schwarzwald, scegliamo di seguire il Reno fino a Basilea per poi dirigerci verso Parigi attraversando la Franche-Comté e la Champagne-Ardenne, procedendo lungo la Senna.

Il giorno dopo, raggiunti dal gestore del campeggio, troviamo e seguiamo facilmente il vecchio Reno, sulle splendide ciclabili a cavallo tra Austria e Svizzera. Procedendo spediti sulla pianura, arriviamo in breve in vista del Lago di Costanza, che seguiremo

per tutta la giornata, fino a Mammern, paese svizzero dove ci fermeremo a dormire, dopo circa 120 chilometri. Da Mammern cominciamo a pedalare sotto una leggera pioggia mattutina, che non ci abbandona nemmeno alle maestose cascate di Schaffausen. Piove davvero mentre spendiamo un'ora tra l'ufficio turistico e la visita alle cascate, ma da qui in poi troveremo solo sole. Proseguiamo lungo le ciclabili che ci portano su e giù dalle dolci colline della valle del Reno. Ancora qualche ora in sella ed arriviamo a Bad Sackingen, in Germania, dove attraversiamo il confine sul ponte di legno più lungo d'Europa e cominciamo a cercare un posto dove passare la notte: lo troveremo solo una quindicina di chilometri dopo a Muehli. Anche qui, nonostante tutti i buoni auspici, arriviamo che è ormai ora di cena.

Per i ciclovaghiatori la sveglia è sempre di buon'ora: infatti già verso le dieci raggiungiamo l'affascinante Basilea. Da qui inoltrandoci nelle campagne francesi



inzierà la seconda parte del nostro viaggio, del tutto diversa dalla prima. Come spesso ci capiterà, l'unico luogo che visitiamo con cura è l'ufficio del turismo, da cui usciamo più confusi di prima. Decidiamo pure di comprare due cartine della Francia, ma saranno di scarso aiuto. Al contrario dei paesi di lingua tedesca, infatti, qui la diffusione di piste ciclabili è tendente allo zero, perciò ci vediamo costretti a pedalare su strade principali, spaziando tra lunghi momenti di solitudine e serie infinite di camion. Inoltre si aggiungono brevi ed intense salite e un immancabile vento contrario, che non tardano a fiaccarci il morale. Nonostante tutto, raggiungiamo Belfort a metà del pomeriggio. E qui, succede il fattaccio. Al campeggio ci accorgiamo che il copertone posteriore di Francesco è danneggiato, ma subito non sembra grave. La mattina successiva però quando siamo sul punto di partire notiamo che la situazione è nettamente peggiorata, sarebbe il caso di sostituire il copertone, ma è domenica, e non c'è verso di trovare un negozio aperto, perciò partiamo e speriamo nella buona sorte. Neanche a dirlo, dopo una trentina di chilometri, quando siamo ormai vicini a Lure, una sonora esplosione ci avverte che non potremo fare ancora molti chilometri.

In qualche modo riusciamo a rattoppare il copertone e ad arrivare alla stazione dei treni. Vista la situazione e l'impossibilità di trovare ricambi nel raggio di decine di chilometri, decidiamo, non troppo a malincuore, di spostarci in treno a Troyes. La mattina successiva, non appena il nuovo copertone è montato, ripartiamo alla volta di Parigi, ormai soltanto a 200 chilometri a nord-ovest. Il paesaggio è decisamente migliorato, più pianeggiante e abitato. Anche grazie a qualche tratto di ciclabile lungo la Senna arriviamo nel primo pomeriggio a Nogent-sur-Seine, un simpatico paesino ai piedi di una centrale nucleare, verso la cui vista piantiamo la tenda. Ancora non lo sappiamo ma questa sarà l'ultima tappa tranquilla, poiché nei giorni successivi lunghe distanze e traffico intenso la faranno da padroni. Immaneabilmente, il giorno successivo facciamo subito tappa all'ufficio turistico, ma tutto quello che otteniamo è una striminzita stampa di Google Maps. Dopo la prima decina di chilometri su strada trafficata decidiamo di ignorare le indicazioni di mastro Google e fare di testa nostra, chiedendo aiuto nel Municipio locale dove ci prendono per pazzi: "Paris with bike? It's hell!" ci dicono. Allora compriamo una cartina

della zona e ci mettiamo al lavoro per studiare un percorso lontano dal traffico. E' più facile a dirsi che a farsi, ma dopo innumerevoli soste, circa il doppio dei chilometri previsti e grazie a un ciclista di Champagne, il quale ci accompagna per un lungo tratto, arriviamo a Melun, alle porte di Parigi. Appena partiti, il giorno dopo, ci rendiamo conto di essere sempre più vicini alla grande città: le strade poco trafficate sono sempre meno e faticiamo a rimanere fuori dalla confusione. Anche oggi sfruttiamo l'aiuto di un ciclista che ci indica la strada migliore per arrivare alla capitale, lungo la Senna. Siamo sempre più elettrizzati ma gli ultimi chilometri sono i più stressanti poiché dobbiamo districarci nella giungla urbana. Parigi è grandissima e dispersiva, ma, sebbene frastornati, raggiungiamo comunque nel primo pomeriggio la Tour Eiffel, che segna la fine del nostro viaggio. La soddisfazione e la gioia sono grandi, ma la giornata non è finita! Dopo le foto di rito passiamo il pomeriggio a cercare una sistemazione, riuscendoci solo verso sera, dopo aver sperimentato che Parigi è tutt'altro che una città a misura di bici. Posate momentaneamente le biciclette, iniziano così i nostri sei giorni da turisti, rigorosamente come "piétons". ●



MARCHE: OLYMPIA - ADRIATICA - LOMBARDO - KAWASAKI

BICICLETTE

ADIGE

di Roberto Manfrin

Via Scalzi, 8/a - 37122 Verona - Tel. e Fax 045 800092

info@manfrinroberto.it www.manfrinroberto.it

ACCESSORI • RIPARAZIONI

BICICLETTE • ELETTRICHE



girolibero : VACANZE FACILI IN BICICLETTA

in Italia e in Europa

10% Sconto soci Fiab

Richiedi il catalogo gratuito www.girolibero.it
info@girolibero.it - tel. 0444 323639 - n. verde 800 190510



Chi si ricorda di Anna e Diego, i due ragazzi argentini che nell'aprile del 2009 passarono da Verona, provenienti da Barcellona e diretti a Pechino? Ne è passato del tempo... A Pechino allora non riuscirono ad arrivare; arrivarono solo, si fa per dire, in India. Ora hanno due bambini Mael e Oiuna e continuano a viaggiare... quel mattino in Piazza Brà, vidi loro vicino a "Gutapa", il loro tandem, mi ispirarono subito simpatia... sentiamo i loro ricordi:

"In quella piazza di Verona non avevamo idea né della città né di dove avremmo trovato ospitalità... improvvisamente Luisa venne verso di noi e ci propose di bere un caffè; poco dopo ci invitò a pranzo a casa sua. Ne fummo felici e ancora di più quando conoscemmo Luigi che ci ricordò molto il popolo argentino. Mentre mangiavamo ci offrirono ospitalità per la notte. Prima di partire ci regalarono un borsino per la bici. Cinque anni dopo è ancora attaccato al nostro tandem..."
"Passammo il pomeriggio in giro per la città, ricordiamo i deliziosi gelati, i ponti antichi, le chiese, i monumenti e ovviamente gli Amici Della Bicicletta di Verona."

La prima volta che ci incontrammo eravate in viaggio verso Pechino. Perché avete lasciato una vita tranquilla e intrapreso questa avventura? Sognavamo da sempre di fare un grande viaggio attraverso l'America Latina, per conoscere il continente. Quando ci siamo conosciuti capimmo che dividevamo lo stesso sogno. La domanda era: "Che cammino

intraprendere? Quello in cui eravamo? Un cammino più o meno comodo e fare quello che fanno tutti? Aspettare che le cose accadano come sono previste, o cambiare rotta completamente verso questo orizzonte dove nulla è chiaro però tutto è possibile? Dove si possono sentire i colori e le vibrazioni dei sogni? Esserci incontrati fu quello che scatenò l'inizio di questa avventura. Dal momento in cui ci conoscemmo e la decisione di lasciare tutto per intraprendere questo cammino trascorsero solo nove mesi. L'idea era viaggiare un anno attraverso il continente Sudamericano dall'Argentina al Messico. Immediatamente ci dimenticammo del tempo e annullammo dalla nostra mente l'idea del ritorno e fu quando iniziò il vero viaggio."

Gutapa, viaggia sempre con voi? Dall'Argentina al Messico, viaggiammo in autostop; quando venimmo in Europa realizzammo che dovevamo trovare un altro mezzo di trasporto. Immediatamente ci trovammo a cavallo di "Gutapa".

Partimmo da Barcellona nell'aprile del 2009. Gutapa ci portò fino in India, dove nacque Mael. Quando era piccolo, in India ci comprammo un furgone e viaggiammo per alcuni mesi attraverso le montagne dell'Himalaya e in Nepal. Quando Mael compì un anno e mezzo abbiamo attraversammo la Thailandia di nuovo con Gutapa, in tre sul tandem siamo arrivammo fino in Cina, Siberia, Mongolia...

Il primo viaggio è durato un anno circa, avete incontrato popoli molto diversi fra loro. Qualcosa che vi ha

colpito in modo particolare? Non c'è un primo viaggio ma un solo grande viaggio: partimmo dall'Argentina il 21 ottobre del 2006. In due anni arrivammo in Messico, poi ci imbarcammo per Barcellona, lì abbiamo lavorammo sei mesi per poi proseguire verso Oriente con il nostro tandem "Gutapa". In questa parte del viaggio con la bicicletta, potremmo dire che ci affascinò arrivare in Nepal e scoprire che lì tutti vanno in bicicletta, non per motivi ecologici, ma per la povertà della gente che all'80% sono contadini, non hanno l'automobile, solo pochi hanno una moto.

...Un'unica dritta e grande strada piana, pedalavamo sempre in compagnia di altre persone, che ci rincorrevano, ci salutavano, tentavano di praticare il loro inglese ... tutte le notti avevamo una casa e una cena, come se il paese intero fosse una sola enorme casa. Malgrado la povertà e la mancanza di comodità, in Nepal, ci sentimmo sempre bene e ci abituiammo anche ai secchi di acqua fredda per lavarci. È chiaro, molti altri popoli ci hanno impressionato in altre forme, in ogni momento abbiamo sempre fatto interessanti scoperte.

I viaggi li avete iniziati in coppia, poi è arrivato Mael. È difficile viaggiare con un bambino?

Anche se è solo un grande viaggio, cambia molto con un bambino. Viaggiare non è sempre facile. Le difficoltà cambiarono con un bambino, quello che abbiamo scoperto è che un bambino porta ancor più allegria e colore al viaggio. Apre altre porte della mente che prima erano chiuse e delle quali non avevamo nemmeno la percezione.

Cosa più vi piace della vita che avete scelto di fare? La nostra libertà.

Ora è arrivata Oiuna. Pensate di fermarvi? Aggiungerete un nuovo sellino a Gutapa? Lo stiamo pensando. Pensavamo di partire dalla Cina, verso la Turchia, tra settembre e dicembre di questo anno. Sarà con "Gutapa"?

Stare in quattro sul tandem è possibile, ma viaggiare diventa pesante. Particolarmente le salite. La bicicletta è straordinaria per viaggiare! Perciò non è da escludere. Ora stiamo raccogliendo dei fondi attraverso la nostra pagina web per poterci equipaggiare correttamente. Sappiamo che talvolta avete riposto il tandem. Diteci qualche cosa della vostra esperienza sull'Everest. Per i sentieri del "Sagarmatha" Gutapa non poteva entrare.

Molta gente prende l'aereo, poi cammina alcuni giorni fino al campo base. Noi decidemmo di andare a piedi per tutto il "cammino" dall'ultimo villaggio (Jiri) dove arriva il bus locale...

"...Arrivati vicini al campo base l'ascesa fu veloce ma percepiamo l'altitudine. Ci sentivamo lontanissimi dal mondo camminando sopra questi immensi ghiacciai e molto, molto piccoli... essere a quell'altitudine è straordinario e ti ricorda quanto è grande la madre terra..."

Al ritorno procedemmo verso Sud: percorremmo sentieri dove non arrivano né auto né luce. Fu un'esperienza straordinaria. Scoprimmo che una gran parte del Nepal ha dei villaggi isolati, non comunicanti tra loro, riforniti dai "portatori" che portano sulla schiena novanta chili di merce e i bambini fino a 45 chili. La povertà in quei luoghi è estrema. Ciò non impedisce, fuori dal percorso turistico, che la gente sia amabile e ospitale. Scoprimmo qualcosa riguardo la cultura Sherpa, sulla loro lingua, del loro tsampa (te tibetano) e delle loro credenze (Budismo).

Ora siete fermi perché è nata Oiuna da poco e state scrivendo: "Cosa ci racconterete in questo libro? Il libro è in "costruzione". Dal 2006, dice Anna, ho scritto appunti di viaggio, l'anno scorso decisi di iniziare a scrivere un libro: poter condividere il nostro vissuto, le nostre scoperte e pensieri è fondamentale... Nel contempo, lavoriamo con i disegni di Diego e le



mie fotografie. Entrambi sono modi per comunicare come lo sono le interviste con i media. Anche questi lavori sostengono economicamente il viaggio.

Anna, fai foto bellissime, soprattutto alle persone. Come puoi cogliere sempre momenti particolari? Non c'è una regola precisa. A volte i ritratti che faccio sono a persone con le quali siamo vissuti insieme, condiviso esperienze e dalle quali abbiamo appreso molte cose. È in questa condivisione che si incontra il momento particolare.

Altre volte è tutto il contrario: succede qualche cosa e scattiamo foto ad estranei. L'importante è saper guardare, aspettare il momento e sentirlo.

Quando avete avuto la sensazione di libertà totale? La prima volta fu nell'autobus quando lasciammo Buenos Aires. Dopo mesi di pressione da parte di coloro a cui non piaceva la nostra idea, alla fine ce ne andammo, allontanandoci e affrontando le paure nostre e altrui.

La sensazione di libertà è ritornata molte volte ed è ritornata più forte... *poter decidere in ogni istante del cammino che uno si vuole disegnare e poter superare tutte le paure è, per noi, la libertà.*

E... a trovarci, tornerete? L'Italia ci fece sognare e ci ha lasciato la voglia di tornare.

Tanti sono i luoghi ai quali tornare! Turchia, Grecia, l'Italia non è molto lontana...chi lo sa!

Un saludo Y muchos carinos a todos los Amigos De la Bicicleta de Verona.

www.xurruruca.com



INCONTRARE LA STORIA IN BICICLETTA

La ciclo vacanza nel basso Lazio degli AdB di Verona ●●●●●●●●●●

di **Adalberto Minazzi**
foto di **Guido Dosso**



Bassiano



Abbazia di Valvisciolo



Grotta di Tiberio



Cattedrale di Anagni



Lago di Canterno - Fiuggi

Indietro nella storia, nel medioevo dei castelli, delle chiese romaniche e dei borghi fortificati, sino al tempo degli antichi romani e più lontano quando le popolazioni del basso Lazio, non ancora asservite a Roma, costruivano città difese da mura megalitiche. Quasi un viaggio nel tempo percorso in bicicletta, seguendo l'itinerario studiato da Guido Dosso e dall'amico romano Stefano Toppi: dai monti Ernici sino al mare a Sperlonga, a un passo dal Golfo di Gaeta. Passando per colli splendidi di ginestre dominati dagli antichi abitati, per prati popolati da greggi e cavalli, per tracciati costieri invasi alternativamente dalle auto o dalla sabbia, per i verdi boschi del parco nazionale del Circeo, per la piatta bonifica Pontina. Un percorso non sempre facile, ma sempre coinvolgente, affrontato di slancio dalla trentina di soci degli AdB di Verona.

Punto di partenza Ferentino, visitata a piedi: un'anteprima di quanto avremmo trovato dopo, con la sua acropoli sostenuta da mura preromane, col suo duomo romanico, col mercato coperto del 1° secolo avanti Cristo.

La cittadina, la mattina successiva, saluta la partenza in bicicletta con un'originale insegna: è quella di un negozio di pompe funebri che recita "C'è tempo". Davvero di buon auspicio! La tappa che ci porterà a Fiuggi è disseminata di appuntamenti che non si possono mancare e che appaiono improvvisi dopo una dura salita o al termine di una vertiginosa discesa. Primo fra questi Anagni e la sua cattedrale dalla cripta ricoperta di affreschi del XIII secolo e dal magnifico pavimento cosmatesco. Si prosegue per Paliano e Pigna. Dopo il paese ci si alza in quota, lo spettacolo naturale lancia uno dei suoi acuti tra il profumo di ginestre, mentre è l'aroma invitante della "Passerina", un rinomato vino locale, che ci accoglie nella cantina sociale alla fine della discesa. Fiuggi non è lontana, ma salire al centro storico richiede ancora fatica: chi prende la "direttissima" rischia di fare tratti a piedi, ma anche la pendenza delle alternative non scherza.

Isola del Liri è il traguardo successivo. Partiamo in relax costeggiando il lago

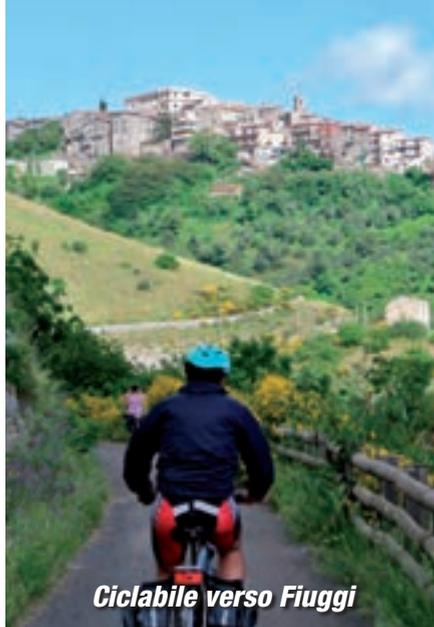
di Canterno, ma poi c'è da raggiungere Fumone a 800 metri di altezza. Un centro delizioso, ma talmente isolato che la sua rocca è stata utilizzata come una specie di carcere di massima sicurezza dove furono rinchiusi, tra gli altri, l'antipapa Gregorio VII e il papa Celestino V. La successiva discesa ci porta ad Alatri: passeggiata tra la romanico-gotica chiesa di S. Maria Maggiore, le enormi mura dell'acropoli e il pittoresco quartiere medioevale di Piaggi. La pedalata si conclude all'abbazia di Casamari, benedettina, poi cistercense. Raggiungiamo infatti in pullman Isola del Liri che ci accoglie con la sua cascata, ancor più suggestiva quando di notte è illuminata, e con una cena da ricordare nel ristorante di Mauro (il piatto più caratteristico: fini fini conditi con pancetta e orapi, spinaci di campo).

L'immersione in un ambiente incontaminato, che ricorda a molti le gorges (le gole), incontrate in altri viaggi in Francia, fa da sfondo alle prime pedalate della frazione che ci permetterà di raggiungere Prossedi. Gole scavate dal fiume Melfa che ha creato uno scenario di incomparabile bellezza. La distanza da percorrere è lunga e pedaliamo in tranquillità, ma non perdiamo, nonostante la salita, il piccolo paese di Falvaterra, 120 abitanti e una originalità: i nomi delle strade sono segnati per terra con cubetti di marmo bianco. Castro dei Volsci tenta qualcuno, ma alla fine si rinuncia ad un'altra dura ascesa. Ci fermiamo invece ad Amasena che ci offre la sua bella chiesa romanica.

Il giorno successivo dovremo raggiungere Norma. Un brutto tratto di strada statale ci porta all'abbazia di Fossanova, un complesso cistercense avvolto quella mattina in un profumo di biscotti. Il forno artigianale situato in una adiacenza della chiesa, sta completando la cottura di alcune specialità. In molti non ce le facciamo sfuggire. Si continua verso Sezze e da qui un percorso duro ma spettacolare, prima in salita e poi in vertiginosa discesa raggiungiamo la piacevolissima Sermoneta e quindi ancora un'abbazia, quella di Valvisciolo. A questo punto solo in tre - Stefano Benetti, Jan e Luciano - decidono di



Terracina



Ciclabile verso Fiuggi



Alatri - Mura megalitiche

affrontare i sei km di tornanti che portano a Norma. Gli altri preferiscono il comodo pullman che prenderemo, del resto, anche la mattina del giorno dopo per arrivare al mare, a Torre Astura. Scaricate le biciclette ci immettiamo sulla litoranea: il programma prevede la sosta-notte non lontano da Terracina. Le automobili disturbano e quindi appena possibile scegliamo quella che una volta doveva essere una bellissima pista. Purtroppo l'asfalto, se c'era, è sparito, e la sabbia portata dal vento ne ha invaso parecchi tratti, costringendoci a fare una specie di ciclocampestre. Ma se le gambe sono penalizzate non è così per gli occhi: mare a destra, lagune a sinistra intervallate da grandi prati in cui cavalli e enormi bufali brucano in piena libertà. Una "foto" che

resterà nella memoria. A metà percorso la sorpresa. Stefano Toppi ci fa deviare e ci conduce alla villetta di una coppia di amici, al limite del parco del Circeo. Ci aspetta un ricevimento in piena regola, dagli antipasti al dolce con vini a volontà. Una generosità che ci confonde, ma che ci permette di affrontare, allegri, la meravigliosa pedalata attraverso la selva del Circeo e quindi l'ultima salita per visitare San Felice, il paese che domina dall'alto questo splendido tratto di costa. Ed è qui che troviamo un altro cartello originale posto sulla porta di un esercizio: "Chiuso per sonno"! Il nostro albergo è lì, a un colpo di pedale.

La giornata conclusiva ci porta subito a Terracina e sono d'obbligo la salita e la

visita al tempio di Giove Anxur da dove si gode una vista eccezionale. Sperlonga, ultima tappa è vicina e il gruppo si divide. La maggior parte la raggiunge subito e ne approfitta per visitare la grotta di Tiberio e l'annesso interessante museo. Gli altri, una decina, preferiscono faticare un po' e salgono a Fondi dal bianco castello e poi verso Itri per affrontare infine l'entusiasmante discesa con scorci panoramici da sogno.

La passeggiata serale per Sperlonga con le sue callette che si insinuano tra le case tutte bianche, le piazzette invase dai turisti, l'aprirsi improvviso di angoli di mare argentati dalla luna, scrive, in maniera superba, la parola "Fine" ad un'altra ciclo vacanza da ricordare. ●



A Terracina



Abbazia di Casamari



Pastena



A Sermoneta

L'ANELLO DEL VENETO..... di Corrado Marastoni

L'itinerario regionale I2 "Anello del Veneto" è un suggestivo percorso di oltre 300 km che circonda il cuore della regione, ovvero il territorio pianeggiante, ricco di corsi d'acqua e di magnifiche ville rurali, delimitato a nord dalle colline del Prosecco, a est dalla laguna veneta, a sud dal corso del Bacchiglione-Brenta e a ovest dai colli Euganei e Berici. Il tracciato, che corre su piste ciclabili o strade a basso traffico, porta da Venezia a Chioggia attraversando la laguna sul Lido e Pellestrina; da Chioggia risalendo il Bacchiglione raggiunge poi i colli Euganei, Padova e Vicenza; sale quindi a Bassano del Grappa, costeggiando il Montello arriva a Treviso e infine, seguendo il corso del Sile, rientra in Venezia a Mestre.

Come l'ho percorso. In senso orario, con due tappe: Vicenza-Bassano-Asolo-Montebelluna-Treviso-Mestre il 30/8, e Venezia-Chioggia-Bovolenta-Abano Terme-Padova-Vicenza il 4/9.

Come attrezzarsi. Vi sono lunghi tratti sterrati tra Treviso e Mestre e tra Chioggia e l'uscita da Padova: il fondo è perlopiù buono, ma serve una bici adatta. I centri abitati sono frequenti, dunque molte sono le occasioni per il ristoro. Munirsi di spirito paziente e curioso, e tenere sottomano le mappe reperibili in formato pdf nel sito www.veneto.to (seguire Itinerari - Sport e Turismo - Cicloturismo; ci sono anche i tracciati gps).

Per i turisti in bici. Tranne un po' di salita per raggiungere Asolo, il percorso è pianeggiante; le tappe presentate sono indicative, ognuno può fare come crede. Il treno regionale è presente in molte località, tuttavia il servizio bici non è assicurato su tutti i convogli: informarsi in anticipo.

Per i randonneurs. Se amate le lunghe distanze vi consiglio di percorrere l'itinerario in due tappe, ad esempio come ho fatto io.

TRATTO VICENZA-BASSANO (45 km) Percorso. Da Vicenza via le frazioni Laghetto e Poggio si arriva in 20 km a Sandrigo; con altri 15 km si raggiunge l'arco collinare a Marostica, e di lì in meno di 10 km si è a Bassano. **Note.** Tra Vicenza e Laghetto poche tabelle e pochi dettagli nella mappa. Da Laghetto in bell'ambiente rurale si raggiunge Sandrigo, dove si ritrovano i segnavia I2 fuori dal paese in via Tugurio, vicino al cimitero. Dopo Marostica occorre guardare con attenzione la mappa.

TRATTO BASSANO-TREVISO (57 km) Percorso. Da Bassano si prosegue verso est passando per Asolo, Maser e Cornuda, dove si devia a sud-est verso Montebelluna. Da lì si costeggia il Montello fino a Volpago, dove si lascia l'ambiente collinare per la pianura che passando da Villorba conduce a Treviso. **Note.** In uscita da Bassano ancora problemi di tabelle, fino a via Veneto. Da lì tutto bene, in ambiente collinare: meritano una sosta Asolo (salita e discesa di 1,5 km al 6-8%) e la villa Barbaro di Maser. Dopo Cornuda girare a sx per via Caodevilla (manca la tabella). La pedemontana del Montello è incantevole, ricca di verde e acqua; meno affascinante ma sempre tranquilla è la strada nella pianura che conduce a Treviso.

TRATTO TREVISO-MESTRE (55 km) Percorso. Già dalle mura di Treviso si segue il sinuoso corso del Sile in parte su sterrato, con scenari di grande bellezza: attraverso Casier e Casale sul Sile si giunge in 30 km a Quarto d'Altino, dove si abbandona il fiume per entrare nella pianura boscosa e rurale che in altri 20 km porta a Mestre. **Note.** Percorso bellissimo, da non perdere. A Casier si arriva con una lunga passerella pedonale sul Sile sopra il "cimitero dei burci", vecchi barconi di legno semiaffondati. Prima e dopo Lughignano occhio alla mappa e alle tabelle I2. Attenzione: lavori nei 4 km sterrati del lungo Sile da Casale a Musestre e nel sottopasso dell'A4 a Musestre. A Quarto d'Altino seguire per Marcon-Dese-Mestre. Entrati a Mestre, per la stazione vi sono ancora 3-4 km di traffico cittadino; in fondo a via Dante c'è il sottopasso ciclabile che porta alle scale est dei binari.

in acciaio
corsa
vintage
cicloturismo
single speed
urban

**Produzione artigianale
di biciclette
Officina riparazioni**

Cicli Pigozzi
Via Centro 213
Verona
045 2227185

info@ciclipigozzi.it
www.ciclipigozzi.it



PIGOZZI

la bici e...
di Luigi Bertaso





Tutte le Novità 2014
- Biciclette
- Accessori
per il cicloturismo

Via S. Lucillo, 18
37139 - S. Massimo VERONA
Tel. 045 8904249

www.labiciverona.it



Atlante del TCI con l'itinerario I2



Pedemontana del Montello tra Montebelluna e Volpago



Villa "La Rotonda" di Palladio vista dalla ciclabile Casarotto



Il Sile tra Lughignano e Casale

TRATTO VENEZIA-CHIOGGIA (32 km) Percorso. Dalla stazione ferroviaria di Venezia Santa Lucia si raggiunge Chioggia con bici e navigazione attraversando la laguna sui litorali del Lido e di Pellestrina (vedi box). **Note.** Le navigazioni lagunari sono sempre affascinanti: da notare il passaggio del ferry 17 davanti a San Marco. A Pellestrina meritano una visita il paese e l'oasi di Ca' Roman. A Chioggia non mancare di passare nel mercato del pesce e nelle panetterie che preparano i dolci da forno tipici (smegiase, pevarini, ...)

TRATTO CHIOGGIA-ABANO TERME (63 km) Percorso. Da Chioggia aggirando la laguna del Lusenzio si arriva a Brondolo, dove si sale sulla sponda del Brenta. Da Ca' Pasqua si costeggia il Bacchiglione, che proprio lì si immette nel Brenta; si continua così per più di 40 km passando per Pontelongo, Bovolenta e Due Carrare fino a Battaglia Terme dove si risale il canale Battaglia sulla sponda dx, trovando dopo 4 e 8 km i bivi per Montegrotto e Abano Terme. **Note.** Il lungo tratto rettilineo a fianco del Bacchiglione tra Ca' Bianca e Due Carrare è suggestivo per la pace, il verde rigoglioso e gli scenari fluviali; da notare l'oasi naturalistica di Ca' di Mezzo e, a Bovolenta, l'improvvisa comparsa all'orizzonte del dolce profilo dei colli Euganei, quasi un miraggio dopo tanta pianura.

TRATTO ABANO TERME-VICENZA (53 km) Percorso. Da Abano lungo il canale Battaglia si arriva in 9 km a Padova, sbucando sullo sterrato cittadino lungo il Bacchiglione. Da lì in poi il tracciato I2 per Vicenza si sovrappone con I1, di cui si è già parlato: si risale il fiume su un bello sterrato immerso nel verde, l'asfalto riappare solo dopo 14 km a Creola. Passati il castello di San Martino delle Venezie e Montegalda si arriva a Longare, dove parte la ciclabile "Renato Casarotto" che in 10 km porta a Vicenza passando a fianco della celebre villa "La Rotonda". **Note.** Alla foce del canale Brentella nel Bacchiglione si risale il canale per circa 1 km: la divagazione, ben visibile sulla mappa, termina all'incrocio con la SP89 per Teolo, dove (segnaletica non chiara) va attraversato il canale per ridiscenderne l'altra riva e riportarsi sul Bacchiglione. Nei 7 km tra Tencarola e Creola la tabellazione è carente. Prima di Longare si fa 1 km su uno svincolo con grosse rotonde: prudenza! ●



Villa Barbaro a Maser



Veduta di San Marco



Chioggia, canale dietro al mercato del pesce



Tabella di I2

DALLA STAZIONE DI VENEZIA SANTA LUCIA A CHIOGGIA CON BICI E NAVIGAZIONE ACTV

- *Treno+bici: Venezia Santa Lucia*
- *5' a piedi, bici a spinta: Piazzale Roma*
- *10' in bici: Tronchetto*
- *35' con ferry 17: Lido San Nicolò*
- *12,5 km in bici: Lido Alberoni*
- *10' con ferry 11: Pellestrina S. Maria del Mare*
- *8,5 km in bici: Pellestrina cimitero*
- *25' con vaporetto 11 (bici a discrezione del comandante): Chioggia Vigo*

Orari e informazioni: www.actv.it, HelloVenezia 041.2424

Meglio acquistare tutti i biglietti necessari già a P.le Roma o al Tronchetto

Prezzi: ogni corsa 7€ (1,30€ con VU) + 1€ bici, totale tragitto 24€ (6,90€ con VU).

La VU (carta VeneziaUnica) si può fare in 15' a P.le Roma, vale 5 anni; per residenti veneti costa 20€

INCIDENTI MORTALIdi Gabriella Dimitri

La cronaca e il significato delle parole



Recentemente a Verona si è registrato un nuovo caso di incidente mortale ai danni di un ciclista. Ancora una volta un automobilista ha aperto la portiera dell'auto senza guardare nello specchietto retrovisore. Dobbiamo parlarne, fare prevenzione e condannare in modo fermo e deciso chi con incoscienza e stupidità apre la porta dell'auto dopo aver parcheggiato incurante di chi sta sopraggiungendo in bicicletta. Credo che anche le parole usate nella descrizione di questi drammatici incidenti debbano essere ponderate con attenzione, perché certamente le parole hanno un preciso significato ai fini di una corretta informazione e prevenzione. Riporto a titolo di esempio quanto scritto su un quotidiano locale all'indomani di questo fatto: "Il gruppo di sei ciclisti stava transitando in via Roma quando un automobilista ha aperto

inavvertitamente la portiera dell'auto che aveva appena parcheggiato".

Credo che il giornalista avrebbe dovuto usare altre espressioni. Meglio sarebbe stato dire ad esempio: sbadatamente, superficialmente, stupidamente, sciaguratamente, disgraziatamente o addirittura colposamente, incivilmente, nel pieno disprezzo delle regole del codice della strada.

Non è per voler fare la pignola a tutti i costi, ma nella parola *inavvertitamente* sembra quasi emergere una giustificazione al gesto.

Inavvertitamente, a mio avviso, si fanno cose di poca importanza. Non ho mai letto che qualcuno non ha rispettato lo stop o è passato col rosso ***inavvertitamente***.

Aprire una portiera dell'auto richiede la stessa concentrazione che si deve avere quando si guida in autostrada o forse anche di più. E lo dico perché, girando in bicicletta, sono

particolarmente sensibile al problema e troppe sono le signore e i signori che pericolosamente aprono la portiera dell'auto senza curarsi minimamente di chi sopraggiunge in bici, ignari del fatto che il loro gesto possa provocare anche la morte.

Trovo dunque sia improprio ed inadatto questo termine per chi fa qualcosa contro il codice della strada e provoca, come in questa tragica situazione, un morto.

Il linguaggio è importante anche perché molto spesso, nei termini che quotidianamente usiamo, vi è implicita una giustificazione o condanna seppur in modo inconscio.

Concludendo è importante guardare nello specchietto prima di aprire la porta dell'auto, magari farlo lentamente, e soprattutto assicurarsi che non sopraggiunga nessuno. Nessuna attenuante quindi neppure nella terminologia per chi non rispetta le regole ed uccide una persona. ●

BIMBIBICI TUTTO L'ANNO

di **Alessandro Battocchia**

Un successo l'edizione straordinaria organizzata per la Settimana della Mobilità



È stato un azzardo, dal momento che i genitori l'aspettavano a maggio come da tradizione. Nei giorni precedenti la manifestazione in tanti mi fermavano per strada chiedendomi informazioni. Alla fine però il successo è arrivato. L'edizione straordinaria di Bimbibici San Bonifacio che si è svolta domenica 21 Settembre all'interno del calendario di iniziative per la Settimana Europea della Mobilità Sostenibile ha registrato un'affluenza record: un migliaio di partecipanti tra ragazzi e genitori!

Merito anche della bella giornata di sole e del lavoro di promozione svolto con la distribuzione di migliaia di volantini.

L'itinerario di 10 km lungo le strade del paese è stato percorso scampanellando allegramente, attirando così la curiosità di quanti si affacciavano alle finestre delle abitazioni. Quando sono in compagnia, i bambini non si accorgono di percorrere una lunghezza simile e si ritrovano a scoprire angoli del loro paese a loro sconosciuti.

Al termine della pedalata i piccoli sono stati rifocillati con bottigliette d'acqua e merendine. Come facciamo ormai da alcuni anni, abbiamo anche distribuito gadget per la sicurezza (gemme catarifrangenti da applicare ai raggi delle ruote e sul telaio).

Numerosa la presenza di nuclei familiari dotati di caschetti, carrelli porta bimbi ed gli immancabili seggiolini per i più piccoli, segno di una maturazione culturale in tema di

sicurezza.

Altra nota positiva: per la prima volta a Bimbibici era presente (in bici) anche il primo cittadino di San Bonifacio Giampaolo Provoli, neoeletto. Un fatto che fa ben sperare in quanto indicatore di una vicinanza alle tematiche della manifestazione. Mi auguro che un'affluenza così numerosa lo faccia riflettere sull'esigenza delle famiglie di poter fruire più spesso di eventi simili.

Lo scoglio più duro resta comunque quello del dopo Bimbibici: il lunedì nei cortili delle scuole troviamo sempre le solite 10-15 biciclette su una popolazione scolastica di 480-500 alunni! Teniamo presente che dopo un'estate piovosa settembre ci ha regalato giorni bellissimi e se non pedaliamo col beltempo, quando lo faremo?

Durante la manifestazione ho illustrato le altre nostre iniziative, prima fra tutte il progetto "Pedalando in sicurezza" rivolto alle classi terze della scuola primaria. Entriamo

nelle classi e spieghiamo le parti meccaniche della bici, dialogando con i bambini sulla mobilità sostenibile. Intervengono poi i vigili spiegando le norme del Codice della Strada. Infine percorriamo in bici un circuito che rispecchia la viabilità stradale con roatorie, segnali orizzontali e verticali e al termine consegniamo il patentino del ciclista.

Sempre in tema di sicurezza in primavera mi piacerebbe organizzare anche una Domenica della Manutenzione della Bicicletta, per spiegare come si controllano freni, catena, mozzi e via elencando. Penso sarebbe gradita dalle famiglie, nonché occasione per una rispolverata delle norme del Codice della Strada. L'evento potrebbe essere organizzato all'interno del parco principale del paese dove vi è sempre una notevole affluenza di grandi e piccini.

Purtroppo sotto la dicitura "sociattivi" troviamo numeri ad una cifra!!!!

Ci vediamo l'anno prossimo





I laghetti di Pellegrina



Partenza dal bar della Stazione FS

LA GIORNATA DELL'AMBIENTE (... E DEI BUONI PROPOSITI)

La giornata non inizia propriamente bene. Alla finestra appena aperta la prima nebbia della stagione avvolge malinconicamente il panorama davanti agli occhi ancora assonnati.

E' il 21 settembre, mancano due giorni all'equinozio d'autunno e questo scorcio d'estate sembra in linea con una stagione anomala: poco sole, tante nuvole e tanta pioggia. Peccato che ci ricordiamo dei cambiamenti climatici solo quando ci toccano da vicino. Ben vengano allora le "Giornate per l'Ambiente", come quella che si celebra oggi in tutto il mondo. Nel nostro piccolo - a Isola della Scala - la festeggiamo invitando tutti a lasciare a casa l'automobile ed a muoversi in modo più "ecologico", a piedi, in bici, a cavallo. Ovviamente noi scegliamo la bici.

Ore 9: raduno a Palazzo Rebotti, sede di "Adb - Isola in bici". Dai paesi vicini arrivano altri amici, che si sono già sgranchiti le gambe nella nebbia. Siamo in 35. Si parte. Prima tappa il Piazzale della Stazione Ferroviaria per la rituale foto di gruppo. A proposito: se arrivate a Isola della Scala senza bici, niente paura: le trovate belle e pronte a noleggio all' "Osteria della stazione".

Sempre avvolti dal soffice mantello nebbioso offertoci dalle nostre campagne, scivoliamo silenziosi lungo piacevoli stradine fino

alla magnifica Villa di S. Gabriele, di stile palladiano, che vanta una delle più belle barchesse (ala di fabbricato destinata a magazzino) del Veneto.

Si prosegue: Gabbia, Pellegrina, Madonna di Erbe. Qui uno stupendo viale alberato ci porta a visitare il Santuario di Nostra Signora della Pellegrina, costruito tra il 1721 e il 1723 dai monaci di S. Zenone di Verona sul luogo dove un'immagine della Madonna del Carmine era stata protagonista di "molteplici prodigiose guarigioni". La chiesetta conserva tale antica immagine, che in origine si trovava dipinta a secco sul muro di una casa, e un bellissimo organo. Bella e ben curata anche la "Corte", con annessa barchessa dove sono effigiate le quattro stagioni.

Il tempo stringe. Dobbiamo raggiungere i laghetti di Pellegrina, una delle tre zone umide residue del veronese (le altre sono la palude di Cerea e quella del Busatello a Gazzo Veronese). Qui ci fanno da Ciceroni alcuni amici ambientalisti che ci illustrano la flora e la fauna della palude. Anche se nel tempo trasformato dall'uomo (gli stagni sono diventati cave di torba e poi laghetti per la pesca sportiva) il luogo conserva grande interesse naturalistico: nelle diverse stagioni vi si trovano varie specie di uccelli, dalla garzetta all'airone, dal cormorano al martin pescatore; da qualche anno alcuni ettari di palude sono lasciati allo stato naturale, e vi si è osservato nel corso del tempo lo sviluppo di canne, poi di rovi e quindi di salici; la natura - se lasciata in pace - si sa regolare da sola.

E' uscito un bel sole; la palude pian piano si popola, non di uccelli ma di un bel gruppo di coraggiosi Adb partiti da Verona, e poi di altri amici a piedi e a cavallo. E allora risotto per tutti, "pessin" fritto e vino a volontà, grazie all'ospitalità dell'Associazione Pesca Sportiva. La giornata era sponsorizzata dall'Amministrazione Comunale di Isola

● ● ● ● ● ● ● ● di **Alberto Bonfante**

della Scala, che è stata sollecitata da tutte le Associazioni presenti (Adb, podisti, ippica, Pro loco, Pensionati, Fontanil, Pesca sportiva) a una maggior attenzione alla tutela dell'Ambiente. Saremo un po' partigiani, ma le parole migliori ci sono sembrate quelle del nostro Bepo Merlin, che ha invitato i Comuni interessati a muoversi concretamente per la realizzazione della ciclopista del Tartaro, che collegando Verona con Ostiglia dovrà costituire l'indispensabile anello di congiunzione tra nord e sud Europa (Eurovelo 7), con innegabili vantaggi economici legati alla valorizzazione turistica del nostro territorio, così ricco di bellezze artistiche ed ambientali.

Gli Amministratori presenti hanno promesso solennemente il loro impegno. Purtroppo finora non si è visto granché. A noi il compito di vigilare affinché i buoni propositi si traducano in fatti concreti. Concludiamo con un buona notizia per gli appassionati della mountain-bike: grazie agli interventi operati dal Consorzio di Bonifica (rimozione di barriere, realizzazione di alcuni ponticelli, sfalcio dell'erba) gli argini del Tartaro sono ora interamente percorribili da Vigasio a Gazzo Veronese. ●



Laghetti di Pellegrina



La villa di S. Gabriele con la barchessa

CICLI D'ARTE... PER MUOVERE LA CITTÀ .. di Sandro Burgato

Direttivo Fiab Rovigo

Dalla convinzione che l'arte è innanzitutto un mezzo di espressione e comunicazione, alcuni giovani talenti locali hanno messo a disposizione la propria creatività per esprimere un concetto di mobilità sostenibile a sostegno e valorizzazione di portabiciclette realizzate da artigiani del ferro della nostra provincia. Ogni manufatto sarà contornato da un'installazione removibile interpretata da un giovane artista che ne spiegherà il significato in un evento dedicato. Vogliamo provare in questo modo a coinvolgere le persone e generarne il cambiamento dei comportamenti. L'idea del progetto nasce da un laboratorio di "Habitat", finanziato dal programma Culturalmente, a cui hanno partecipato l'Associazione Amici della Bici Fiab, l'associazione Ape Architetti per esigenze e Legambiente. Questa collaborazione progettuale vuole incidere sulle condizioni ambientali, culturali, coinvolgendo i giovani e gli studenti in materia di mobilità sostituendo all'auto privata la bicicletta, la pedonalità ed il mezzo pubblico. La dimensione umana della città di Rovigo è caratteristica fondamentale per investire sulla mobilità sostenibile ma la maggioranza della popolazione sembra restia all'uso di mezzi alternativi all'automobile, anche se negli ultimi anni alcune piste ciclabili, o tratti, peraltro scollegati e non soggetti a manutenzione, sono stati costruiti. L'automobile è la principale

causa della pessima qualità dell'aria e dell'alto livello di pm 10 nel territorio urbano. Secondo il dossier 2013 "Mal'aria" di Legambiente, su 95 capoluoghi, Rovigo è al tredicesimo posto per superamento dei limiti di Pm 10 (polveri sottili) con 91 sforamenti nel 2012, contro una soglia massima consentita dall'UE di 35. Il capoluogo polesano è anche nella classifica delle città che superano la media annuale di Pm 2,5. Tutti i valori critici sono tra i più alti in Veneto. Rovigo ha superato anche la media giornaliera sul valore di ozono per ben 48 volte nel 2011. L'uso della bicicletta rientra tra le attività motorie suggerite dall'Organizzazione mondiale della sanità per il benessere psicofisico di bambini e adulti, ed in particolare, per la prevenzione delle patologie cardiovascolari e l'obesità. Secondo l'ultimo Rapporto Osservasalute dell'Osservatorio nazionale sulla salute nelle regioni italiane, quasi il 40% della popolazione non pratica alcuna attività sportiva ed il 36% è in sovrappeso. La provincia di Rovigo detiene il triste primato nel Veneto, di maggiore incidenza di obesità infantile. Le opportunità offerte dalla bicicletta sono state immediatamente colte da numerosi commercianti del centro storico che hanno avviato autonomamente alcune iniziative non strettamente commerciali o l'hanno scelta come elemento decorativo della propria vetrina. Il momento favorevole alla bici, crisi

economica, moda, presenza pubblicitaria, fa sì che il "traffico" ciclistico sia aumentato anche nella nostra città, nonostante la cronica mancanza di sicurezza, creando però delle situazioni difficili, come ad esempio alla stazione ferroviaria dove le due ruote sono parcheggiate dappertutto, e in centro i portabici, poco funzionali, non sono garanzia di contrasto ai furti. Ecco l'esigenza di adottare manufatti in grado di bloccare il telaio anziché le sole ruote. Le opere, prima di essere installate, saranno presentate alla cittadinanza e un'adeguata campagna di comunicazione sarà messaggio di sostenibilità per una città che può cambiare. ●





El canton del Bepo - La terra di Babele

Il linguaggio è una delle caratteristiche peculiari dell'essere umano, che ha dato alla nostra specie molti vantaggi sugli altri esseri viventi. Ma, come sempre, anche lo strumento linguistico ha i suoi pro e i suoi contro. Intanto gli umani hanno pensato bene di diversificare i linguaggi a seconda dei luoghi e questo ha creato barriere tra popolazioni anche vicinissime tra loro. Non capire la lingua dell'altro crea automaticamente distacco e, spesso, diffidenza.

Ma questi straordinari esseri che sono gli umani hanno pensato bene di dare a molte parole vari significati, spesso molto differenti tra loro, che si dovrebbero capire dal contesto. Purtroppo il contesto spesso deriva dalla diversa cultura scolastica posseduta dagli individui.

Così finisce che apparentemente parliamo la stessa lingua ma, in realtà, non riusciamo a comunicare.

Il Parlamento, aiutato dalla stampa, ce ne ha fornito un esempio nella materia a noi cara: la mobilità ciclistica.

Ha fatto scalpore la bocciatura del "senso unico, eccetto bici"

proposto dai parlamentari amici della bicicletta nella revisione del Codice della Strada.

Al di là delle considerazioni di principio, merita soffermarsi sulle parole usate per definire una proposta tanto semplice quanto diffusa in tutta Europa.

La parola più usata è stata "contromano". I più prudenti hanno poi parlato di "controsenso" e pochissimi hanno correttamente detto "senso unico, eccetto bici".

Basta leggere un buon dizionario per capire che siamo fuori strada. Leggo, ad esempio, sul dizionario Sabatini Coletti:

Controsenso: Ragionamento e comportamento contraddittori.

Sinonimi: assurdità, incoerenza

Contromano: Nella circolazione stradale, in senso inverso a quello indicato dalla segnaletica

Insomma: andare contromano è un controsenso.

E vi pare, signori parlamentari e signori giornalisti, che noi possiamo desiderare una cosa del genere?



**L'ERBORISTERIA
ARTIGIANA**
Luciano Posani
dal 1986
Studio - Laboratorio
Negozio
Via S. Paolo 26 Verona
In zona Universitaria
Erbe - Estratti - Fitocosmetici -
Linea bimbi - Complementi.
tel.045594953 - www.puntoerbe.it



**VENDITA E MANUTENZIONE
CITYBIKE - MOUNTAIN BIKE - BMX**

JUMP BIKE Via Generale Chinotto 23c, 37138 - Verona
tel 045 572399 - email: info@jumpverona.com www.jumpverona.com